הספרייה הדיגיטאלית להיסטוריה ומורשת חיל האוויר
www.fisherlibrary.org.il

ספרייה דיגיטאלית
להיסטוריה ומורשת חיל האויר

פרסומי הספרייה הדיגיטאלית מוגנים על ידי זכויות יוצרים
מותר לעשות בהם שימוש אישי לא מסחרי

חישול הכנפיים

הוצאת מערכות

משרד הביטחון
ההוצאה לאור

אביגדור שחן

חישול הכנפיים

צה"ל — הוצאת "מערכות"
משרד הביטחון — ההוצאה לאור

Avigdor Shachan

The Story of the Israeli Air Force 1949-1956

ISBN 965-05-0582-2

תודתנו נתונה לארכיון צה"ל
על תמונות ששובצו בספר זה

©
כל הזכויות שמורות למדינת ישראל — משרד הביטחון
יצא לאור בישראל תשנ"א, 1991

סדר: "מערכות"
לוחות והדפסה: דפוס "עליה" בע"מ
© All rights reserved to the Ministry of Defence, Israel

תוכן העניינים

פתח דבר 7

מבוא 9

פרק ראשון: הכנפות והבסיסים בשנים 1949-1951 13

פרק שני: בתי־הספר לטיס: 1949-1951 37

פרק שלישי: הטייסות ומבצעיהן בשנים 1949-1951 57

פרק רביעי: טייסת הקרב — 1951 עד אוקטובר 1956 107

פרק חמישי: טייסת התובלה בשנים 1949-1951 131

פרק שישי: חיל־האוויר מ־1952 עד ערב מבצע "קדש" 165

פרק שביעי: לקראת יום העי"ן ושעת השי"ן 231

נספח: מצבת המטוסים של ישראל, מצרים וסוריה בדצמבר 1952 243

הערות 245

פתח דבר

ביום השלישי למבצע "קדש" הזדחל באיטיות טור ארוך של כלי רכב מה"דיקה" אל המישור הרחב בואכה אבו עגילה.

רק לאחר גרירות ודחיפות באמצעות מעדר הצלחנו להוציא את כלי הרכב האזרחיים הישנים מהחול הטובעני. סוף סוף הגענו בצהרי היום לרגע שבו התבוננו במתחם שבו התבצרה חטיבה מצרית מתוגברת. ואז הוזעקנו להצטרף להסתערות על המתחם לאחר ששתי ההסתערויות הקודמות עליו נהדפו תוך הסבת אבידות קשות לכוחותינו. המדבר הצהוב סגר עלינו, ולפנינו ניצבו גדרות התיל של המתחם המצרי הגדול. היינו מותשים מגרירת כלי הרכב ומהחום הכבד של הצהריים. מילאתי תפקיד של מפקד מחלקה באחד מגדודי חטיבה 4. קיבלתי את הגזרה של מחלקתי והתחלנו בהתחפרות. בשעה שהייתי עסוק בקביעת מקום לעמדת המקלע, נקראתי לקבוצת־פקודות עם המ"פ.

לקחתי את הנשק האישי שלי ומיהרתי אל האוטובוס הישן, שהיה שקוע בחול בצילו של עץ השיטה היחיד בוואדי הרחב והרדוד. סמל המחלקה, חנוך, נשאר עם המחלקה. ישבנו על הכסאות הלוהטים של האוטובוס, חושינו מעורפלים מהשרב הכבד. המ"פ הורה לסגור את דלתות האוטובוס וחלונותיו כדי להתגונן מהברחשים. הוא הסביר לנו את מיקומנו באגף השמאלי של ההסתערות. בתוך כך הבחנו בתכונה רבה בחוץ: חיילים רצים אנה ואנה, משאיות צופרות כמנסות לפרוץ דרכן אל המרחב הפתוח. מבעד לחלונות המחזה נראה כמעט משעשע עד שמישהו צעק "מיגים!"

זינקנו לעבר הדלתות, אך אלה סירבו להיפתח. בעוד אנחנו נאבקים בדלתות הנעולות התגלגל מעלינו רעש אדיר של מנועים, וענני חול אפפו את האוטובוס. שימשנו יעד בולט למטוסי הקרב הצוללים. משמצאתי עצמי סוף סוף בחוץ, וקבוצת־הפקודות התפזרה לכל עבר, התחלתי לרוץ לעבר השוחות של מחלקתי, מרחק של כמה מאות צעדים ממני. רצתי וחיפשתי בשמים הכחולים והתמימים את המטוסים, והבחנתי בארבעה מטוסי "מיג", שהשלימו את יעפם והסתדרו בטור כדי לעוט שוב על האוטובוס. החשתי את ריצתי, אך לא הסרתי את מבטי מציפורי המתכת, העטות לקראתי.

משחשתי שאני בקו צלילתם, הטלתי עצמי על החצץ הלבן של הוואדי וכיסיתי את ראשי בשתי ידי, כפי שהתאמנו למקרה כזה. רעש אדיר קרב לעברי, בתאוצה עזה. תקעתי ראשי עמוק ועמוק יותר לתוך החצץ הלוהט והרעש התקרב והתקרב כאלף רעמים שחברו יחדיו. בתוך השאון הזה שמעתי את שריקותיהן הצורמניות של מכונות הירייה שחלפו על־ידי והעלו ענני חול. שני מטוסים כבר חלפו מעלי, אך הזמן עמד מלכת ונצח חלף. בעוד אני לוחש לעצמי: "שלושה, ארבעה," הרמתי את ראשי, קמתי ורצתי אל השוחה שחפרתי. עשיתי כשלושים צעדים וחיפשתי בשמים, כלא מאמין, שמתוך התום הזה יכולה להתפרץ אימה שכזאת. אך הנה התייצבו שוב לנגד עיני ארבעת המטוסים. השמטתי עצמי על האדמה הרועדת, ושוב נשמעו רעמים אדירים ושריקות הכדורים על־ידי. לפתע חשתי צריבה קלה ברגלי הימנית, ליד הברך. העברתי אצבעותי על קרע המכנס וחשתי בקילוח דק של דם. ספרתי שוב את המטוסים. ניסיתי לקום ולא הצלחתי, "טוב לי כאן על האדמה הצהובה הזאת," חלף בי הרהור מתעתע. שמעתי את קולו של חנוך מרחוק, שצעק לעברי: "עוד קפיצה אחת..." אימצתי את רגלי, הכאב גבר ואני הייתי רתוק לאדמה, לוחץ על רגלי הפגועה. לבסוף הצלחתי לקום ופתחתי בריצה צולעת, אך שאון מנועי המטוסים הקדים אותי. נחשול של אלף אוקיינוסים גועשים שעט לעברי. לעולם אי־אפשר להתרגל לאימה ולזעם הנורא של המפלצות השואגות האלה. ניסיתי להתרומם, אך הרגל סירבה להישמע לי. "קדימה, יש רק כמה צעדים לשוחה," לחשתי לעצמי. ואז שמעתי את חנוך צועק: "שכב." השמטתי עצמי על החצץ, ובעיני רוחי כבר ראיתי את המטוסים המנענעים כנפיהם בשחצנות ומתכוננים לצלילה נוספת. אולם אז, שמתי לב כי השתרר שקט. הגנבתי מבט אל השמים הבוגדניים, והתקשיתי להאמין למראה עיני: כנפיים כסופות עוטות על המיגים. "מיסטרים! מיסטרים!" שמעתי את החיילים שואגים. הם קמו מתוך השוחות, הצביעו לכיוון דרום. האימה חלפה.

★

עשר שנים הקדשתי לחקר מעשיהם של אלה, שבנו והכינו את העוצמה שהניסה את האימה מעלי, שם בחולות אבו עגילה...

אביגדור שחן

מבוא

עם תום קרבות מלחמת העצמאות וחתימת הסכמי שביתת־הנשק עם נציגי מדינות ערב רבו בארץ השותפים לאשליה שהשלום בפתח. אנשי המח״ל החלו לעזוב את הארץ. בחיל־האוויר נותרו הישראלים ששירתו בו בימי המלחמה וגרעין של אנשי מח״ל, אשר הבינו כי תרומתם עדיין רצויה. היו אלה אנשי מטה וטייסים עתירי־ניסיון ממלחמת־העולם השנייה, אשר שירתו בחיל־האוויר המלכותי הבריטי ובחילות־האוויר של דרום־אפריקה, ארצות־הברית וקנדה.

בטייסות הטכניות והמבצעיות ירדה מצבת האנשים לעיתים עד כדי מחצית, ולא נמצאו להם מחליפים. גם במטה החיל הידלדלו השורות. החיל, שבימיה האחרונים של המלחמה שירתו בו יותר משבעת אלפים איש, הצטמצם עתה לחמשת אלפים, והמטכ״ל עמד לצמצמו עוד יותר. אנשי המח״ל שבחרו להישאר בארץ פשטו את מדיהם, טמנו את כנפי הטיס במגירות והשתלבו בחיים האזרחיים. מתנדבי הטייסות הטכניות מצאו על־נקלה תעסוקה במקצועותיהם. חיל־האוויר התרוקן מאנשיו ומבוכת־מה אחזה אף במטה. במטה הכללי לא נעשה ניסיון לבלום את עזיבתם של אנשי המח״ל. רבים בצבא, כמו גם בציבור הרחב, חשו כי השלום קרֵב.

מי שנותר דרוך היה ראש הממשלה ושר הביטחון, דוד בן־גוריון. שלושה חודשים לאחר חתימת הסכם שביתת־הנשק האחרון עם סוריה הוא הוציא הוראות לראש המטה הכללי לגבי מבנה הצבא ודרכו, ובהן רמז על לקחי המלחמה וביקש להתוות על־פיהם קווים לדרכי הכוננות בעתיד. בפתיחה להוראותיו כתב: ״בתכנון בטחוננו יש לזכור שצבאנו, כשיצטרך לפעול יפעל בעתיד בתנאים שונים לגמרי מאלה שבעבר, והכשרת הצבא, ארגונו וציודו, יש לכוונם לתנאי העתיד וצרכיו. הנסיון הארגוני והקרבי של צה״ל במלחמת הקוממיות, אם כי היה לברכה — לא יספיק להבא.״

אולם חיל־האוויר לא יכול לשאוב עידוד רב מהוראותיו של בן־גוריון, אשר היוו, למעשה, הנחיה לארגון צה״ל. ״יש להניח כמעט בוודאות,״ כתב בן־גוריון, ״שחיילות היבשה יהיו בעתיד כאשר היו בעבר — הכוח המכריע, ובלעדיהם כמעט שאין לשבור האויב.״[1] משמעותה האמיתית של הנחה זו

לגבי חיל־האוויר היתה, שייעודו העיקרי הוא במערך ההגנתי וכי חלקו בהתכוננות לקראת "הסיבוב הבא" לא יהיה מכריע. לקביעה זו יהיו בשנים הקרובות תוצאות חמורות והשפעתה על התארגנות החיל תהיה רבה.

ואולם לא מטה חיל־האוויר ולא מפקד החיל, אהרון רמז, השלימו עם הקביעה, שחילות־היבשה הם שיהיו "מלכות המערכה" במלחמה הבאה. נהפוך הוא. עם שוך הקרבות נפנה רמז לארגון החיל, בהניחו שזה יהווה את כוח המחץ העיקרי להבסת האויב. ב־27 באפריל 1949, כחצי שנה לפני שהוציא שר הביטחון את "ההוראות לראש המטה הכללי", כבר מינה מפקד חיל־האוויר ועדת תכנון והטיל עליה להכין תוכנית־אב לחיל לחמש השנים הבאות. חברי הוועדה היו: ראש להק דניאל שמשוני — איש מח"ל אמריקני כיושב־ראש; ראש להק ויליאם זאב (ביל) כץ — איש מח"ל אמריקני; ראש להק נתן כהן — איש מח"ל; ראש להק אליעזר פּוּדֶנְקין; ראש נגף דב פלג — איש מח"ל אמריקני; וראש טייסת מוריס מן — איש מח"ל מאנגליה. ועדת התכנון התבקשה לגבש הצעות לתכנון, להתארגנות ולייעול בכל התחומים שהחיל עוסק בהם, החל בייעול ובהתארגנות במטה הכללי ועד לארגון המבצעי בטייסות. כמו כן הוטל עליה לבדוק את מערכת היחסים והנהלים העתידה לקום בין המטה הכללי לבין מפקד החיל ומטהו ולהציע היערכות שתבטיח את תפקודו היעיל והתקין ביותר של החיל, הן בעיתות שלום והן בימי מלחמה. במכתב המינוי כתב אהרון רמז לחברי הוועדה, שהם "מתמנים ועדה לתכנון וארגון מטה חיל־האוויר," וביקשם להגיש את המלצותיהם בהקדם.[2]

כדי לעבד את החומר והממצאים ולערוך תכנון מפורט שיקיף את כל תחומי חיל־האוויר נחלקה ועדת התכנון לחמש ועדות משנה, כשכל אחד מחברי ועדת התכנון משמש יו"ר בוועדת משנה אחת או יותר. לוועדות המשנה צורפו עוד חברים.[3]

עבודתן של ועדת התכנון ושל ועדות המשנה נמשכה חודשים אחדים יותר מהמשוער, שכן במהלך העבודה צצו ועלו בעיות שלא נחזו מראש. חברי ועדת התכנון עמלו קשה משום שלא שוחררו מתפקידיהם הרגילים, והעבודה התמשכה בעיקר משום הצורך לשמוע חוות־דעת של קצינים רבים, בכירים וזוטרים, מכל יחידות החיל, לנתח את הנאמר ולהסיק את המסקנות.

לאחר יותר משמונים פגישות בין חברי ועדת התכנון לבין קציני החיל, ולאחר ליבון הדברים עם חברי ועדות המשנה, הוגשו מסקנותיה של ועדת התכנון ב־16 במאי 1949. בעניין עבודתו של מטה חיל־האוויר המליצה הוועדה לארגן מחדש את המטה ומחלקותיו "בכדי לשפר את התיאום בין המחלקות השונות, לתת למטה אמצעי פיקוח ותכנון ולאפשר למטה הראשי להגיש את ההדרכה והעזרה המקסימלית לבסיסי וליחידות החיל." הוועדה גם המליצה להקים "מועצת מטה", אשר תורכב ממפקד החיל (יו"ר), סגנו,

המפקד הכללי ומנהלי האגפים (מבצעים, ציוד ומנהלה), שתשמש דרג תכנון ופיקוח כללי של החיל, בעוד שמחלקות האגפים ישמשו דרג מבצעי. הומלץ שהמועצה תעסוק בתפקידים ובמשימות שיטיל הפיקוד העליון על החיל, וכן תייעץ למפקד החיל בקביעת המדיניות ובכל עניין שיובא לפניה. המועצה תייעץ ותסייע למפקדה בכל הנוגע להיגוי החיל, ובמיוחד בקביעת עמדותיו בסוגיות שיתעוררו בפיקוד העליון. היא תאשר תוכניות מבצעיות ולוגיסטיות, וחשוב מזה — תקבע את הקדימויות בהקצאת כוח־אדם, ציוד וכספים בתוך החיל, ובסמכותה יהיה גם לאשר שינויים ארגוניים במבנהו.[4]

הוועדה המליצה לבטל שני תפקידים שהיו קיימים בחיל: סגן מפקד־חיל לְאוויר וסגן מפקד־חיל למנהלה. הנימוק היה ש"ממילא אין הם במצב לקבל אחריות מלאה עבור עבודת האגפים הנתונים לפיקוחם," ועם צמצום מספר האגפים לא יהיה צורך בשני סגנים כדי לארגן ולתאם את העבודה היומיומית של המטה. לעומת זאת, כדי שיוכל מפקד חיל־האוויר לייצג את החיל במטה העליון ובשאר המוסדות שהוא בא איתם במגע, מצאה הוועדה לנכון להמליץ על תקן של סגן אחד למפקד החיל, שיקבל את הפיקוד המלא על החיל בהיעדרו של המפקד.

הוועדה קבעה כי בידי מפקד החיל תופקד הסמכות הפיקודית העליונה והיחידה על חיל־האוויר, והוא יפעל בהתאם למדיניות שיתוו מדי פעם שר הביטחון והפיקוד העליון. ועוד נקבע כי כפוף למפקד החיל יהיה מפקד כללי, שתפקידיו יהיו: פיקוח על יחידות החיל בתחומי הפיקוח המבצעי, הטכני והמנהלתי, במגמה להבטיח את פעולתן היעילה והחסכונית; ביקורת על המשמעת ועל אמצעי הביטחון בחיל; חקירת תאונות אוויר; וריכוז חומר סטטיסטי על פעולות החיל בכל ענפיו. המפקד הכללי ימונה בידי מפקד החיל ויהיה חבר ב"מועצת המטה".

חברי ועדת התכנון דנו בכל תפקיד מתפקידי חברי המטה, והמליצו על תקנים חדשים למחלקות החיל תוך פירוט תפקידיהם. היא העמידה את תקן החיל על 6,175 חיילים ובכך הקטינה אותו מאוד: אך חודשיים לפני כן היה מספר המשרתים בחיל־האוויר גדול מזה בהרבה, ולא היה איזון הגיוני בין מספר המוצבים במחלקות השירותים והמטה לבין מספרם של המוצבים בכנפות המבצעיות. מספר אנשי המטה הראשי, עוזריהם ופקודיהם לכל הדרגות הועמד על 421, בהם 150 קצינים ו־271 בעלי דרגות אחרות.

בשל החלל הריק שנוצר בעקבות עזיבתם של חלק ניכר מאנשי המח"ל בעלי המקצועות הטכניים, שמה הוועדה דגש חזק על ההדרכה. היא המליצה שאגף־ההדרכה יאורגן כ"להק־הדרכה" וראתה בלהק זה גוף חיוני ביותר שיש לפתחו. עוד נקבע, שמפקד להק־ההדרכה יהיה מפקדם הישיר של בסיסי ההדרכה, ואף שלא יהיה חבר קבוע ב"מועצת המטה", יוזמן לישיבותיה לעיתים תכופות, כשתדון בשאלות של הדרכה. בשל המשקל הרב והחשיבות

הגדולה שייחסה הוועדה ללהק־ההדרכה היא העמידה את תקן כוח־האדם שבו על 1,806 חיילים. מספר זה כלל חניכים, מדריכים ואנשי תחזוקת המטוסים המשמשים לצורכי הדרכה. כוח־אדם בשיעור זה נראה גדול במיוחד, שכן לכל הכנפות המבצעיות גם יחד הוקצה תקן שלא עלה על 1,340 איש.

הוועדה ראתה בימי הרגיעה שלאחר המלחמה הזדמנות בלתי חוזרת לאימון סגל של מדריכים לצוותי אוויר וקרקע, שיהווה גרעין בעל איכות גבוהה ויבטיח אחידות בכל הכנפות המבצעיות, הטכניות והמנהליות עד לדרגים הנמוכים ביותר. כנגד זאת הבינו חברי הוועדה, שאם יפרצו פעולות־איבה ממושכות, אפשר יהיה להגדיל את תקן הכנפות המבצעיות והטכניות לפי יכולתו של החיל וצרכיו, ועל כן אין צורך להחזיק תקן מנופח בימים כתיקונם. למרות הדרישה לצמצומים השתדלה הוועדה לראות לנגד עיניה חיל־אוויר חי, נושם ופועל, מוכן לתפעול מיידי. היא בחנה ובדקה כל נושא בחיל, שקלה ואמדה אותו מבחינת חיוניותו במסגרת הכוללת והרחבה, נחושה בדעתה שכל אחד מהצמצומים לא יפגע בכושרו של החיל ובביצוע משימותיו.

עם סיום עבודתה הגישה הוועדה את המלצותיה למפקד החיל כספר עב־כרס, והמפקד, אהרון רמז, הורה לראש מטה החיל, דב פלג, להוציא המלצות אלה לפועל. להוראה זו היתה משמעות מרחיקת־לכת; שכן עתה קבעה מיפקדת־החיל את דפוסיו הארגוניים, המנהלתיים והמבצעיים של חיל־האוויר כפי שהתחייבו מכניסתו לתקופה החדשה — עידן הסילון.

פרק ראשון

הכנפות והבסיסים בשנים 1949-1951

במרס 1949 היו לחיל־האוויר של צה"ל ארבעה בסיסים: עֶקרון, רמת־דוד, חצור ושדה־דב, וכן כמה בסיסי־משנה — ספק בסיסים, ספק מינחתים — כגון שדה סַן גִ'ין (ליד עכו), שדה חיפה, והשדות בהרצליה ובכפר־סירקין, ששימשו בעיקר כבסיסי־הדרכה. אף כי עם תום המלחמה נידלדלו תקני הטייסות המבצעיות והטכניות, ניסה מטה החיל להחזיק את הבסיסים בדריכות מבצעית רבה ככל האפשר, ולא במעט הצלחה. בפרק זה יידונו בהרחבה מאמצי חיל־האוויר לגבש את התשתית בבסיסים בתקופה הקשה של הצמצומים והתכווצות הצבא שלאחר מלחמת העצמאות.

בסיס חיל־האוויר עקרון

בסיס עקרון נבנה בשנות השלושים והיה לבסיס צבאי בריטי גדול. כשנכנסו אליו חיילי צה"ל ב־1948 חג הימן שמיר מעל השדה במטוס "סי־46" עמוס ציוד ולא ידע אם יוכל לנחות, שכן לא היה אפשר לדעת בבירור מה מתרחש למטה. לבסוף החליט שמיר לנחות נחיתה קצרה, בלי לכבות את המנועים, כדי שיוכל לחזור ולהמריא מייד אם יתברר שבשדה מצויות עדיין יחידות בריטיות. לשמחת הכול חששו היה חשש־שווא, ומשנגעו גלגלי המטוס בקרקע אצו אליו חיילי צה"ל ומיהרו לפרוק את המטען כדי שהמטוס יוכל להמריא לחו"ל עם שחר ולהביא ציוד. בכך פתח שדה עקרון את שעריו לפני מטוסינו.

במרוצת ימי המלחמה הפך בסיס עקרון לאחד הבסיסים הפעילים ביותר. אליו הגיעו ה"מסרשמיטים" מצ'כוסלובקיה, מפורקים בארגזיהם, וממנו המריאה טייסת הקרב הראשונה למבצעה הראשון: לעצור את שיירת המצרים ליד מְגִ'דל. מטוסי "דקוטה" ו־"סי־46", שהפציצו את משלטי האויב המְצרי וריכוזיו בעזה, יצאו משדה עקרון, וממנו פשטו גם ה"הָרְוָרְדים" לרכך את כיס פַּאלוּג'ה.

באמצע 1949 הפך בסיס עקרון בעיקר לבסיס אחזקה ובסיס לטייסות מבצעיות. תקופה קצרה אף פעל בו בית־ספר לטיס. כמה מהטייסות המבצעיות יפונו ממנו בתוך השנתיים הקרובות — אך יוחזרו אליו במהרה, כשיתברר שמקומן דווקא בו.

בסיס אחזקה־אוויר

בראשית 1949 הפך בסיס עקרון לבסיס אחזקה־אוויר (ב.א.א. 22), וזאת לאחר שקובצו בו טייסות מבצעיות וטכניות. הצוותים הטכניים, אשר הועברו ממנו בעת המלחמה על ציודם ועל מקצת מטוסיהם, שבו אליו עם בוא החורף ולאחר שוך הקרבות. הצוותים שנאספו משרונה, מהרצליה וממעברות הקימו יחדיו את בסיס האחזקה, שלימים הפך לבסיס הטכני הגדול בחיל־האוויר ושירת את הטייסות המבצעיות כולן. על בניין הבסיס ניצח פרדי איש־שלום (פרדקינס), מפקדה הראשון של הטייסת הטכנית שנמצאה אז בשלבי הקמה, וסייע בידו סגנו, אריה שוהם. איש־שלום התרכז בעיקר בפתרונן של בעיות טכניות קארדינליות, כגון הרכבת המטוסים החדשים, שהגיעו ארוזים בארגזים דרך נמל חיפה, והכשרתם לשימוש של מטוסים ישנים, ואילו שוהם טיפל בעיקר בבעיות הארגוניות של הקמת הבסיס. עד מהרה השתלבו במלאכת ההקמה אנשי שרונה, צוותי שדה־דב והרצליה, אנשי גח"ל ומח"ל — ניצולי שואה ויוצאי מחנות־ריכוז, שעבדו על "מסרשמיטים" אצל הגרמנים, וחיילים משוחררים מיחידות קרביות שהיה להם רקע טכני תעופתי.

תוך כדי כך גדל הבסיס והתרחבו ממדיו, ונדרש מפקד, שיתמסר כולו לארגונו ולגיבושו ויכניס בו סדרים, נהלים ודפוסי עבודה. בפברואר 1949 הזמין חיל־האוויר את דון רוברטס, אמריקני בעל ידע טכני רב ומנוסה בארגון, לעמוד בראש הבסיס. עם הגיעו הוענקה לו דרגת סגן־אלוף והוא קיבל את הפיקוד על בסיס האחזקה הטכני. רוברטס ניצל את נסיונו העשיר בבסיסים אמריקניים שבהם מועסקים אזרחים מומחים ואת מקוריותו האישית לטובת הבסיס המוקם והולך והעמיד את השיטות והדפוסים שהתאימו לו ביותר. חצי שנה פיקד רוברטס על בסיס האחזקה האווירי, וכשעזב הותיר אחריו תשתית איתנה לקידום הבסיס ולהרחבתו.

הטייסות ובית־הספר לטיס

טייסת 35 — ה"נורסמנים" וה"הרוורדים"

טייסת זו, שבזמן המלחמה היתה מאוישת ברובה בטייסי מח"ל, עמדה עם סיום הקרבות על סף פירוק. מטוסי ה"הרוורד" הועברו לבית־הספר לטיס (ראה להלן) וה"נורסמנים" הוצאו מהשירות בשל תקלות בהפעלה.

טייסת 69 — "המבצרים המעופפים"

טייסת "המבצרים המעופפים" עברה משדה רמת־דוד לעקרון, ומאוחר יותר צורפו אליה גם שתי "קטלינות", מטוסים אמפיביים שנרכשו ב־1952. "המבצרים" שימשו למשימות תובלה וה"קטלינות" — להדרכה בנחיתות ובהמראות ימיות על הכינרת ולסיורים ימיים. (למעשה, רוב הזמן היו ה"קטלינות" מושבתות.)

טייסת 103 — "דקוטות" וטייסת 106 — "סי־46"

בתום המלחמה מוזגו טייסת 103 (דקוטות) וטייסת 106 (סי־46) לטייסת אחת, שהיו בה חמש "דקוטות" ועשרה מטוסי "סי־46" (קומנדו).[1] הטייסת המחודשת עסקה בעיקר בתובלה ובאימוני צנחנים, שזה עתה הוחל בהם, ונקראה טייסת 103. הטייסת פעלה בשיתוף־פעולה הדוק עם הצנחנים, שהועברו בראשית 1949 מרמת־דוד לבסיס עקרון ונזקקו לטייסת לצורכי אימוניהם ומבצעיהם.

טייסת ה"דקוטות" ביצעה טיסות רבות לאילת. בשל המסלול האילתי הקצר והקשה לנחיתה ולהמראה יכלו רק טייסים מאומנים לנחות במקום, ואלה היו צריכים להתמודד גם עם נחיתה בלילות חשוכים. שכן באותם ימים החליטה מיפקדת הבסיס להתייחס לטיסה לאילת כאל משימה מבצעית ייחודית, שיש להכינה תוך תרגול, ולהעביר קורס נפרד לטייסים הצעירים שעברו את קורס ההסבה ל"דקוטה" במינחת אילת. בתחילה נעשו האימונים רק ביום, אך עד מהרה החלו מתאמנים גם בלילה, ואימונים אלה תרמו רבות לגיבוש החברתי בבסיס.

בית־הספר לטיס

בית־ספר לטיס דו־מנועי, שנפתח באוקטובר 1949 בעקרון, נועד להכשיר טייסים ישראליים בעלי נסיון טיסה במטוסים חד־מנועיים לטוס על ה"דקוטות". הדבר הפך חיוני דווקא עתה, בעיקר בשל עזיבתם של טייסי המח"ל מטייסת 103 שהשתחררו משירותם. למפקד בית־הספר נתמנה הטייס הישראלי הוותיק סרן אורי ברייר, ובין מדריכי הקורס היו מוריס בן־סימון (איש מח"ל מצרפת), לסלי דוד איסטרמן מסקוטלנד והרברט רוטנברג, יהודי מהולנד.

הטייסת הטכנית 216

ראשיתה של הטייסת הטכנית במרתפי היקב של שרונה בתל־אביב, כאשר הותקנו שם במחתרת ה"אוסטרים", שנרכשו מהצבא הבריטי בשדה עקרון. בראשית 1949 עברה טייסת זו לעקרון, וכבר לקראת סוף השנה פעלה במלוא התנופה. פרט לאחזקה השוטפת ולאחסנה של המטוסים הורכבו בטייסת הטכנית מטוסים מזוודים מיובאים או מחלקים ישנים מכל הבא ליד, נערכו

בדיקות מחזוריות למטוסים ושופצו ותוקנו מטוסים מבצעיים ומטוסי אימון והדרכה.[2]

שני המפקדים הראשונים של הטייסת הטכנית לא היו טייסים, כי אם אנשי צוות־קרקע. המפקד הראשון שהיה גם טייס היה ג'ון הארווי, מתנדב נוצרי מאנגליה. הוא הטיס מחו"ל מטוסים שנרכשו במחתרת והנחיתם בארץ, וכטייס־ניסוי הטיס את כל סוגי המטוסים לבודקם לאחר תיקונים ולאשר את תקינותם באוויר. עם ג'ון הארווי עמלו בטייסת גם האחראי על קו ההטסה שלום אריאב וסגנו כספי. הם עבדו בפרך על תחזוקת ה"מסרשמיטים", שהתבלו בקצב מדהים, ולעיתים לא ניתן היה להעלותם לאוויר אחרי שעות טיסה ספורות. ה"מסרשמיטים" הגיעו ארצה מפורקים ומונחים בארגזים, וכאן נמצא קומץ מומחים מצ'כוסלובקיה, שעבדו עם אנשינו בטייסת הטכנית בהרכבתם ובהכנתם לטיסה. בהמראה ובנחיתה נהגו מטוסים אלה "ליפול על אפיהם", או שהיו סוטים מהמסלול ומתרסקים. אנשי הצוות הצ'כי, שהיו עדים להתרסקויות, מצאו סיבות מסיבות שונות לתאונות. בין השאר טענו שה"מסרשמיט" שיוצר בצ'כוסלובקיה תוכנן להמריא ולנחות על מינחתים מדושאים ואילו חיל־האוויר משתמש בו על מסלולי אספלט. בעקבות זאת הועברו ה"מסרשמיטים" של טייסת 101 לשדה מעברות, שבו היה מסלול של אדמה רכה, אך גם שם לא עמדו המטוסים במבחן והמשיכו להתנפץ בזה אחר זה. בשדה מעברות נוספה עוד צרה: הסינכרוניזציה בין המדחפים למקלעים חדלה לפעול, וכדורים שנורו ממקלעי המטוסים פגעו במדחפיהם. לאחר שלושה־ארבעה חודשים של ניסויים וטיסות בשדה מעברות הועברו המטוסים לשדה הרצליה. רק אחד מכולם החזיק מעמד שש־עשרה שעות טיסה לפני שהודמם לצמיתות. היה זה "מטוסו האישי" של טכנאי, שהתעקש שמטוסו יטוס וטיפל בו יומם ולילה כדי להשמישו. למרות זאת, כשמלאו למנוע שש־עשרה שעות טיסה הצטרף גם הוא אל אחיו שבגל הגרוטאות. ב־1950 לא נמצא אף "מסרשמיט" אחד כשיר לטיסה, אולם קשה היה לשכוח את תרומתו של המטוס למלחמת העצמאות, כאשר רביעיית "מסרשמיטים" יצאה לגיחה ההיסטורית אל מול הטור המצרי העולה על תל־אביב וסייעה בעצירת הפלישה המצרית. אולם בשלהי 1949 ובראשית 1950 היה עיקר עבודתם של צוותי הטייסת הטכנית אחזקת מטוסי ה"ספיטפייר", ששימשו כמטוסי קו־ראשון בחיל־האוויר וכמטוסי האימונים המבצעיים בטייסת הקרב, ואשר שמישותם ירדה עם כל שעת טיסה.

בטייסת הטכנית שירתו כ־350 איש והיא דמתה לבית־חרושת קטן העוסק באחזקת מטוסים ובשיפוצם. ג'ון הארווי וסגנו, הטייס המעולה סיי פלדמן, איש מח"ל אמריקני בעל אות־הצטיינות בריטי גבוה על גבורתו במלחמת

העולם השנייה, עסקו בניסוי המטוסים שיצאו מתחת ידיהם של אנשי הטייסת הטכנית, וכן בניסויים אחרים הכרוכים בהטסת מטוסים.◆

לאחר ג'ון הארווי עבר הפיקוד על הטייסת הטכנית לידי סגנו, סיי פלדמן, ואחריו, בין השנים 1949-1953, שימשו בתפקיד זה רס"ן יוחנן בר סלע, רס"ן אריה שוהם וסגן יואש צידון ("צ'אטו"). בימיהם נרכשו מטוסי ה"מוסטנג", מטוסי התקיפה של צה"ל, שהובאו ארצה ארוזים בארגזיהם והטייסת הטכנית נדרשה להתמודדות קשה עד שהביאה אותם לשמישות. באותם ימים היה אריאל בר־לב (מרקוביץ) הקצין הטכני והממונה על ההאנגר שבו טיפלו ב"מוסטנגים". בר־לב היה יהודי יליד רומניה, שגם בארץ מוצאו היה טכנאי מטוסים ועתה שירת כראש צוות ה"מוסטנגים". משהורכבו המטוסים והחלה סידרת הביצועים, הסתבר שמטוס זה לוקה ברעידות משונות במנועו. ככל שרבו האימונים המבצעיים במטוס כן רבו הספקות בדבר יעילותו, ולרגע כרסם החשש שאין זו אלא מהדורה מחודשת של פרשת ה"מסרשמיטים".

◆ באחד הימים יצא סיי פלדמן לטיסה מסוכנת ומסובכת. משימתו היתה לנסות פצצת נפלם שהורכבה על־ידי תע"ש בתוך מיכל גחון רזרווי של "ספיט". מי אם לא פלדמן המנוסה ב"ספיט" מסוגל לבדוק כיצד תפעל פצצה זו הלכה למעשה? ביום המיועד נתלתה אפוא הפצצה — תרכובת של גומי נמס ובנזין — על שני ווים בגחונו של ה"ספיט", ועל אף הסכנה הרבה להתלקחות הפצצה המריא הטייס בהצלחה ופנה לשדה הניסויים. כשצלל על המטרה, השתחרר רק וו אחד של הפצצה. הוו האחר פשוט סירב להשתחרר. אנשי חיל־האוויר ומומחי תע"ש שנמצאו בשדה, בקרבת המטרה, וצפו בניסוי קפאו באימה, שכן פירוש הדבר היה נחיתה עם פצצת נפלם נגררת בין גלגלי ה"ספיט". סיי פלדמן ניסה כל מיני תרגילים באוויר כדי לנתק את עצמו מהפצצה האימתנית, אך זו מיאנה להינתק. משהלך ואזל הדלק במטוס קיבל הוראה מהקרקע לנטוש. הוא העלה את מטוסו לגובה רב והפנהו לכיוון הים, כדי לבצע שם את הנטישה.

כשהגיע הטייס אל מעל חוף הים הפך את מטוסו על הגב, כנהוג במקרים כאלה, כדי שייזרק למטה. הוא פתח את כיפת התא וניסה לדחוף את עצמו החוצה, אך נעלו נתפסה בין הדוושות והוא לא הצליח להיחלץ מן התא. בינתיים הלך המטוס ואיבד גובה. לבסוף התיר פלדמן את שרוכי נעלו, וכשהגיע לגובה מינימלי של צניחה הצליח להשתחרר מן התא, יחף ברגל אחת. השאר התנהל כשורה והוא הגיע לקרקע בריא ושלם. בדרכו חזרה לבסיס עצר מכונית, אך הנהג, שראה את הגבר החיוור והיחף ברגלו האחת ממלמל באנגלית ומצביע בידיו לשמים, כמנסה להמחיש את ההתרחשות, הסיק את המסקנה המתבקשת והסיעו היישר לבית־החולים לחולי־רוח שנמצא בקרבת מקום... בינתיים חיפשוהו אנשי הטייסת על חוף הים, ומשלא מצאוהו הסיקו את המסקנה המתבקשת — והתאבלו. נקל לתאר את תמיהתם כשגילוהו לאחר שעות אחדות במוסד הסגור...

"צ'אטו", שהיה כבר מפקד הטייסת הטכנית וטייס הניסוי שלה, העמיד בראש מעייניו את החיפוש אחר מקור הרעידות ב"מוסטנג", שכן התעלומה היתה עלולה להביא לקירקוע כל מטוסי התקיפה של חיל־האוויר. הוא עשה יד אחת עם בר־לב והשניים טיפלו בקרביו של המטוס, עד כי (לדברי אנשי הטייסת) "לא הותירו בו בורג שלא בדקוהו." לבסוף גילה "צ'אטו" בשעת ניסוי באוויר, שבעת טיסה מתהווה תופעה של תהודת תושבת־הכוונת של המטוס. זו הרעידה את כל לוח המכשירים ונראתה כרעידות קשות במנוע. הוא הציע לבר־לב לתלות ארבעה ק"ג עופרת מתחת לתושבת־הכוונת, ומשנתלו המשקולות פסקו הרעידות. עתה שבו לתפעל את ה"מוסטנגים" וניצלו את מלוא יכולתם המבצעית. ב־1958 נשלחו צידון ובר־לב לפקח על רכישת מטוס ה"ווטור" בצרפת. בשעת ניסויי חימוש התגלו רעידות קשות במנועו, וגם הפעם פתרו השניים את הבעיה באותה דרך עצמה.

לאחר ששבו טכנאי המח"ל לארצותיהם, ועם קליטת המטוסים שנרכשו בחו"ל והצורך להשמיש את המטוסים הישנים שעסקו במבצעים, לא יכלו הטכנאים הישראליים לעמוד לבדם בעומס העבודה העצום. על כן נאלץ החיל לייבא, בשלהי שנת 1950, כ־70-80 טכנאים מאיטליה, והם שירתו את החיל עד שנת 1953. הטכנאים הזרים, שגויסו בידי יהודה ארזי, חיו כחבורה נפרדת בבסיס הטכני 22, אולם עד מהרה התערתה החבורה האיטלקית החרוצה והמסורה בקרב הקבוצה הישראלית.

דמות יוצאת־דופן שהסתובבה בבסיס היתה מיסטר פינץ', שראש הממשלה ושר הביטחון דוד בן־גוריון הזמינו מארצות־הברית, לפקח על הבסיס הטכני, בשל ספקותיו ביכולתם הארגונית והטכנית של הצוותים הישראליים. האיש, ששימש בעבר אחראי לאחזקתם של המפציצים הענקיים מסוג "בי־36" בארצות־הברית, היה בעל כושר ארגוני וטכני מעולה, וניכר היה כי יש לו גם עתה סמכות והשפעה בצבא ארצות־הברית. הוא נצמד למפקד הבסיס הטכני 22 ויעץ לו בתחום הארגוני והטכני. בעלי התפקידים הישראליים הכירו בסמכותו וביצעו את הוראותיו בקפידה, ועד מהרה נוצרו דפוסי־עבודה על־פי תפיסתו.

ואולם מטה חיל־האוויר הודאג מתלותו של החיל במכונאים זרים. על כן יזם סגן מפקד החיל, אל"מ דניאל שמשוני (איש מח"ל אמריקני), פעולה להכנת צוותי־קרקע צעירים, ובעיקר מכונאים, שיראו את ייעודם בחיל־האוויר. באוקטובר 1949 פרסם שמשוני בשורות החיל, שיש אפשרות לצאת לארצות־הברית כדי לעבור שם קורס בסיסי ומקיף למכונאים. על המועמדים שייבחרו היה להתחייב, שעם סיום הקורס ישרתו שש שנים בחיל־האוויר בתנאים של שירות קבע.

עד מהרה נענו לפירסום 400 צעירים. לאחר בחינת מיון נבחרו מתוכם מועמדים, ואלה עברו קורס הכנה של חודשיים בבסיס סירקין. בדצמבר 1949

יצאה לארצות־הברית קבוצה בת 42 אנשים לקורס מס׳ 1 של מכונאים הלומדים בחו״ל. מפקדם היה סרן אבנר הליבני, שהיה טייס במלחמת העצמאות ועתה החליט להמיר את הטיסה בקורס בסיסי של מכונאים. הקבוצה המריאה במטוס ״די.סי. 4״ שיצא לשיפוץ בארצות־הברית, כשמגמת פניה טלסה שבאוקלהומה. שם, בבית־הספר למכונאי תעופה Service Sparten School of Aeronautics Airline עברה הקבוצה השתלמות A&E (Airframe and Engine) ו־A&P (Airframe & Powerplant). הקורס נמשך כשנה, ואף שהיה מרוכז ומאומץ סיימוהו כל חברי הקבוצה. הם למדו בו את כל המקצועות הנחוצים לתחזוקת מטוסים: החל במכונאות, חשמלאות, מכשירנות, גופנאות והידראוליקה וכלה במכשירי קשר וניווט, ויצאו ממנו מצוידים בידע מקיף ומבוסס. בעקבות זאת הפכו לגרעין הכוח הטכני והתחזוקתי ולמנהיגות הטכנית של חיל־האוויר. מייד עם שוב הקבוצה ארצה, בינואר 1951, נבחרו עשרה מאנשיה ונשלחו לשמש מדריכים בבה״ד 1 של חיל־האוויר.

באמצע 1951 נשלחה קבוצה בת כ־30 חניכים מן החיל לקורס מכונאים נוסף, שהתקיים הפעם בקליפורניה, ומששבו גם אלה לאחר סיום לימודיהם, עמד החיל על בסיס תחזוקתי איתן. בוגרי שני הקורסים הללו ליוו את החיל במשך כשלושים שנה, והיו מהם שהגיעו לעמדות פיקוד בכירות.

הקמת כנף 4

ב־10 במאי 1949 הוציא מפקד חיל־האוויר אהרון רמז פקודה בדבר ״ארגון בסיסי חיל אוויר לימי שלום, שלב א׳״. על־פי הפקודה אורגנו בסיסי חיל־האוויר מחדש, ובין היתר נקבע בה, שעד 15 ביוני תעבור כנף המפציצים (טייסות 69 ו־103) מבסיס רמת־דוד לבסיס עקרון. לפקודה זו היתה משמעות מיוחדת, משום שעתה נוספה לבסיס עקרון כנף מבצעית, שבגלל צרכיה המיוחדים, אופי ארגונה וקצב פעילותה עתידה היתה לשנות במהרה את אופיו של הבסיס. ואכן, ב־21 ביוני 1949 הוציא המטה הראשי של חיל־האוויר, באמצעות המחלקה לתפקידי מטה, ״צו הקמה מס׳ 5/49 לכנף מס׳ 4״. וכך נאמר בצו:

1. ניתן בזה תוקף להקמתו של כנף מבצעי לתפקידים כלליים.
2. הכינוי — כנף מספר ארבע (כנף מס׳ 4).
3. מקום חנייה — מחנה חיל־האוויר עקרון.
4. תאריך הקמה — 1 ביולי 1949 (ד׳ תמוז תש״ט).
5. מינויים — מפקד הכנף — 115411 ראש כנף אילוויט א.
6. קצין תעופה ראשי: 64208 ראש טייסת פלדמן סם.
7. קצין מנהלה ראשי: 127609 ראש טייסת פוזנר פרץ.

תפקידי הכנף הוגדרו ב"פקודת הֶרכֵּב מס' 38/49(ג)", שהוצאה בכ"ז בסיון תש"ט (24 ביוני 1949). זו קבעה כי תפקידי הכנף יהיו לבצע: טיסות הפצצה טקטיות ואסטרטגיות; תובלה, הטסת צבא מוטס וצנחנים; סיורים טקטיים וסיור חופים; פעולות נגד אוניות וספינות; טיסות אמבולנס, קשר ועזרה לצבא; וטיסות אימונים.

מחודש יולי השתלבה אפוא כנף 4 בבסיס, שמפקדו היה הטייס אל"מ בונה (בוניסלבסקי). הכנף עצמה כללה את טייסת התובלה 103, טייסת "המבצרים המעופפים" 69 והטייסת הקלה 100. כשלושה חודשים פיקד אילוויט על הכנף, ואחר־כך החליף אותו קצין התעופה הראשי שלו, ראש טייסת סם פלדמן. אחריו בא יעקב ("בלקי") בן־חיים, שהתמנה לממלא־מקום מפקד הכנף עד מינוי מפקד לבסיס עקרון כולו. למפקד קבוע נבחר לבסוף איש המח"ל אל"מ ביל כץ.

ביל כץ, יליד ארצות־הברית (1921), התגייס לחיל־האוויר האמריקני ב־1941, עבר קורס־טיס והוצב בטייסת מטוסי "בי־17" באירופה. לאחר שהשתתף בהפצצת העורף הגרמני, ולאחר שהשלים את סדרת טיסותיו מעל גרמניה, נשלח להדריך בארצות־הברית ושוחרר מהצבא ב־1945. ב־1948 התנדב למח"ל והתמנה למפקד טייסת "המבצרים המעופפים" — "בי־17". לאחר מכן פיקד על בסיס רמת־דוד, וביולי 1949 מונה לראש ענף המבצעים בחיל־האוויר. באוקטובר 1949 מונה למפקד עקרון. הבסיס תבע עתה מפקד מנוסה ובעל סמכות ארגונית ופיקודית כאחת, בהיותו בסיס המספק שירותים לעצמו ולכנף שהוצבה בו, וכן שירותי שיפוץ מטוסים לכל חיל־האוויר.

סיפור מיוחד הוא סיפור מסוקיה של הטייסת הקלה בכנף 4: שלושה מכונאים, סמל רון אביטל, אפרים רט ואורי ליבני, יצאו לתיקון "מוסטנג", שנחת נחיתת אונס בשדה מחניים, ומצאו שם שני ארגזים גדולים פתוחים שמפלצות תעופה מוזרות בצבצו מתוכם.[3] היו אלה שני מסוקים משומשים מטיפוס "הילר", שנרכשו בארצות־הברית, ונשאו את המספרים הסידוריים 4 ו־5, כפי שיצאו מבית־החרושת. המסוקים הגיעו לבסיס בליווי מכונאי וטייס, שאמורים היו להדריך בהרכבתם והטסתם. כאשר הורכבו המסוקים התברר שרק אחד מהם כשיר לטיסה. השני סבל מגלגל ממסר סדוק.

שני טייסים, אדי דרקר (מדרום־אפריקה) וקרול זבדי, עברו הסבה להטסת ה"הילר" בהדרכת הטייס האמריקני, ולאחר שטסו את טיסת הסולו הוצב המסוק הכשיר לטייסת 100. בינתיים ניסו המכונאים לתקן את המסוק השני. אז נקרא המכונאי רון אביטל למפקד הטייסת ונאמר לו שהוחלט לשולחו לקורס מכונאי כנף סובבת (Rotary Wing Mechanics) בבית־הספר למכונאים

בסן־מרקוס שבטקסס למשך חודשיים. כששב ארצה המשיך אביטל לעבוד על תיקון המסוק, ורק באמצע 1953 הועבר גם הוא לטייסת 100.◆

בסיס חיל־האוויר חצור

בעוד קרבות מלחמת העצמאות בעיצומם החלו אנשי חיל־האוויר לחפש שדה חלופי לעקרון, בין השאר משום שמסלולי השדה בעקרון לא היו נוחים למטוסי טייסת הקרב (ה"מסרשמיטים"). על החיפושים אחר שדה מתאים סיפר מפקד הטייסת, איש המח"ל סא"ל סיד כהן: "אני זוכר שבדקנו קודם את לוד. הכל היה שם בסדר מבחינת המבנים והמסלולים, אך אז כבר התכוננו להפעיל שם שדה תעופה אזרחי. עקרון (תל־נוף) היה כבר בשימוש החיל, אז באנו לבדוק את חצור."[4]

אחרי אוקטובר, לאחר שנפרצה הדרך לנגב והמצרים הורחקו מגבעה 69 הסמוכה לחצור (ואשר ממנה הופגזה), התאים השדה בחצור, שהוחזק בידי גדוד 55 של חטיבת גבעתי, לשמש את טייסת הקרב, וסא"ל דן טולקובסקי נשלח לבדוק אותו. השדה נמצא ראוי לשימוש, ולאחר תיאום עם המטכ"ל הוציא מטה חיל־האוויר פקודה להעברת הטייסת אליו. וכך סיפר איש צוות קרקע של החיל, שהיה עם הראשונים שנכנסו למחנה כדי לקבלו לרשותם: "עזובה נוראה שררה בשדה. ההזנחה הורגשה בכול. מה שהיה לפנים שדה תעופה צבאי בריטי היה עתה מכוסה עשבים וחלקי מנועים, וחלקי רכב

◆ להלן דוגמאות אחדות לשימושים שנעשו באותה עת במסוקים:

בשלהי 1953 נערכו צילומים לסרט "גבעה 24 אינה עונה", ולפי אישור מיוחד איפשרו למסריטים להשתמש ב"הילר" לצילום מן האוויר. בשעה היעודה, כשהצוות הטכני נכח במקום ההסרטה, נכנס המסריט לתא הטייס, והמסוק, תוך כדי התרוממות, נע לאחור, פגע בעץ וצנח מטה. התוצאה: רוטור שבור וצופים נדהמים. המסוק הועלה על משאית נושאת־שריון, שנהגה עצר בסביבה במקרה וביקש להתבונן בהסרטה, והוחזר לטייסת ברמלה. כשפירק רון אביטל את הרוטור הפגוע התברר לו עד מהרה שאין במחסן הטייסת להבי רוטור חלופיים, והוא הכין שני להבים תוצרת בית בשיטת "עשה זאת בעצמך". אף על פי כן, מאז נרכשו שני המסוקים, כמעט שלא היה יום שבו היו שניהם שמישים.

לאחר כמה פעולות חילוץ והצלה במסוקים הוחלט לנסות ולהצמיד למסוק אלונקה, שכן עד אז נאלצו להושיב את הניצול מקופל בכיסא שליד הטייס. ואכן, ערב מבצע קדש הצליחו העוסקים ב"הילרים" לחבר ווים ומיתקן חיצוני בצידו הימני של המסוק, שאליו ניתן להצמיד אלונקה. את המיתקן החדש הדגימו ביער בן־שמן בנוכחות קציני רפואה בכירים. למרות ההצגה המשכנעת מעולם לא השתמשו באלונקה הצמודה לחילוץ פצוע כלשהו.

פזורים סביב. הגדרות פרוצות, כך שמעבר גדול בגדר הוליך לבית דרס הסמוכה. הגשם הראשון חשף עשרות מוקשים שהיו פזורים מימי הבריטים סביב גדרות המחנה."[5] לאחר שניקו צוותי הקרקע את המחנה והכינוהו לנחיתת המטוסים התמקמו על הגבעה, שעליה שכן לפנים המחנה הבריטי. המחנה כונה עתה "שדה שמואל", על־שם איש המח"ל האמריקני סם (שמואל) פומרנץ, שהיה אחראי להבאת ה"ספיטים" מצ'כוסלובקיה. תנאי החיים היו קשים. מחשש מפני תקיפת־פתע מהאוויר היו המטוסים מפוזרים וההליכה אליהם היתה קשה. גם לחמש אותם לא היה קל, שכן הצוותים נאלצו לסחוב על כתפיהם את הכדורים ואת כלי־הנשק המאופסים. בסופו של דבר "שאלו" אלה כמה כלי־רכב פרטיים, הביאום למחנה, וכך הוקלה במידת־מה עבודתם הקשה. את המכוניות הסתירו לאחר כל הסעה בבית דרס, כי לשם לא הטריחה עצמה המשטרה הצבאית לצורך חיפושים. אולם החיים המשיכו להיות קשים בעיקר לצוותי הקרקע, והדברים הגיעו לידי כך שמכונאים הכריזו שביתה בשל מחסור באוכל.[6]

משהוכן המחנה לקליטת מטוסים התמקמה בו טייסת הקרב 101, שכללה מטוסי "ספיטפייר" ו"מוסטנגים". בטייסת, תחת פיקודו של סיד כהן, שירתו שני טייסים ישראליים בלבד, עזר וייצמן וסנדי ג'ייקובס. נוספו עליהם דני ווילטן, לשעבר קולונל בחיל־האוויר הקנדי, ששימש כאן טייס־קרב מן השורה משום שרצה לסייע למלחמה ממש, והטייס ג'ק דוויל, שארגן את קורס מדריכי התקיפה של בעלות־הברית במלחמת העולם השנייה, לפני שאומצה אסטרטגיית ההפצצות בקנה־מידה רחב. עוד טייסים מן השורה היו ג'ורג' ליכטר, יהודי מתנדב מארצות־הברית, שהיה מדריך טיסה מעולה ובין השאר הדריך את ארבעת הישראלים הראשונים בצ'כוסלובקיה בטיסות על "מסרשמיט", ווין פיק, מתנדב לא־יהודי שהפיל מעל חצור "מוסקיטו" בריטי שביקש לצלם את הבסיס כדי למסור חומר מודיעיני למצרים.◆

◆ להפלת ה"מוסקיטו" היו עדים כל אנשי בסיס חצור, שכן היא בוצעה בשעות הצהריים. כאשר הבחינו במטוס הזר, שחג מעל לבסיס בנסיבות חשודות, זינק ויין פיק למטוס "מוסטנג" ונסק אחר מטוס האויב. זה משכו אחריו מתוך הנחה שה"מוסטנג" לא ישיגו, אך ויין התעקש וטס מעלה בעקבות מטוס האויב, אף על פי שב"מוסטנג" שבחר לא היתה מערכת חמצן. כשעלה על זנב האויב ודבק בו ירה מששת מקלעיו והצליח להפיל את ה"מוסקיטו", למרות שהגיע כמעט לעילפון בשל מחסור בחמצן.

על הקרב סיפר סא"ל שבתאי כ"ץ, שהיה עד ראייה לו: "מדי פעם בפעם היינו שומעים רעש מנועי מטוס בגובה רב מעל בסיס חצור. הוא נהג לחלוף מעל לבסיס מצפון־מזרח לכיוון דרום. במבצעים החליטו ליירטו. על כן ביום שחשבו שיופיע מעל לבסיס, כשעתיים לפני המועד, עלה למעלה ב'מוסטנג' שלו הטייס המתנדב

על צוות הטייסים בטייסת סיפור מפקדה, סיד כהן: "כמעט כל הטייסים חוץ מעזר וייצמן וסנדי ג'ייקובס היו מארצות־הברית, דרום־אפריקה, קנדה ואנגליה. דיברנו רק אנגלית, בטייסת, במועדון הטייסים וגם באוויר, מלבד עזר וסנדי, שבשעת הטיסה דיברו עברית. עם המכונאים דיברנו יידיש או אנגלית, אך הם הבינו אותנו בקושי. לא ידענו לדבר איתם עברית."[7]

בין הטייסים בלט הטייס היהודי רודי אוגרטין, שנודע בזכות מבצעיו הנועזים במלחמת העולם השנייה ובזכות מעשי־גבורה שעשה במלחמת הקוממיות. הוא היה אחראי בחצור על קבוצת ההדרכה, שהדריכה את הישראלים ישעיהו (שוורצמן) גזית, דני שפירא, ישראל בן־שחר (טיבי שטרן) ומוטי הוד (פיין) על ה"ספיטים". אוגרטין היה מדריך קפדן ודרש מהחניכים שיבצעו את התרגילים בצורה מושלמת. הוא ראה בכל חניכיו מפקדי טייסות ומעצבי דמותו של חיל־האוויר לעתיד. סייע לאוגרטין בהדרכה הטייס סיד אנטון (לא יהודי), שהכיר היטב את ה"ספיט" ותבע מחניכיו ביצועים מושלמים.◆ לצידם של טייסים מסורים אלה נמצאו גם טייסים מתנדבים, שראו בטיסה פרנסה בלבד; אך הללו בטלו בשישים בטייסת זו.

נוסף על "אירוח" טייסת 101 ועל האימונים המבצעיים בשמיו התקיים בבסיס חצור ב־14 במרס 1949 הטקס הראשון של ענידת כנפיים לטייסים ישראליים במדינת ישראל. הבסיס עטה חג ועמו כל חיל־האוויר. משעות הבוקר החלו להגיע קציני החיל הבכירים מהמטה, ששכן עדיין במלון "הירקון" בתל־אביב, וסמוך לשעה אחת־עשרה הגיעו אהרון רמז ופמליית

(המשך)

ויין פיק וארב לו. משהופיע המטוס הבלתי־מזוהה, זינק ויין על זנבו. כל אנשי הבסיס עמדו אז בחוץ והתבוננו בנעשה. לפתע שמענו מהבקרה שוויין אומר שיש לו מעצור במקלעים. ידענו שהיה מטושטש גם משום שבמטוס חסרה מערכת חמצן. לפתע נשמע צרור ארוך, ופיצוץ, ושובל של עשן לבן יצא מהמטוס הבלתי־מזוהה שתוך כדי כך החל מאבד גובה תוך סחרור שטוח. לא ראינו מצנחים נפלטים ממנו." כעבור זמן נודע שהיה זה מטוס בריטי מסוג "מוסקיטו". הטייס והנווט שהיו בו נספו. "משאושרה ההפלה," אמר שבתאי כ"ץ, "ציירתי מעל ה'מוסטנג' עיגול ובתוכו 'מוסקיטו', כנהוג לגבי מטוס המפיל מטוס אויב."[8]

◆ על החוויות מאותם תרגולים מספר הטייס ישעיהו גזית: "יום אחד המראנו בזה אחר זה על ה'ספיטים' כשהמוביל הוא מדריכנו סיד אנטון. הוא העלה אותנו מעלה־מעלה לסדרת תרגולים, ומשסיימנום פקד עלינו לבצע בדיוק מרבי את אשר הוא מבצע. צללנו אחריו, אך משהגענו לגובה נמוך הוא הפך את מטוסו על גבו. זו היתה פעולה מסוכנת ומסובכת בגובה זה בגלל הצורך להחליף ידיים בשל מיקומה הלא־נוח של משאבת הדלק. לא נותרה ברירה אלא לעשות כמוהו, כשאנו חולפים הפוכי מטוס מעל גגות הבסיס. אז נשמע קולו הבוטח והרגוע של אנטון: 'עכשו נראה מי מכם יצליח לא להתרסק!'"[9]

הנכבדים: הרמטכ"ל רב־אלוף יעקב דורי, סגן שר הביטחון לענייני תעופה, חי ישכר, וקצינים בכירים. בשעה אחת־עשרה בדיוק ניצבו במיסדר רב־רושם כל אנשי הבסיס, וכשניתן האות פסע ראשון לעבר בימת הכבוד החניך ישעיהו גזית. אחריו נענדו דני שפירא, ישראל בן־שחר ומוטי הוד, והוענקה להם גם דרגת קצונה — פקד אוויר (סג"מ). לאחר הענקת הכנפיים חלף ביעף מבנה של שישה "ספיטים", מובל בידי סרן עזר וייצמן, במטס הצדעה מעל לבימה.

באותו מעמד נענדו גם "כנפיים אדומות" לכל הטייסים הישראליים, שבגלל אירועי ימי המלחמה לא הצליחו לסיים קורסי־טיס מסודרים אך השתתפו בפעילות קרבית במהלך המלחמה. (את הזכות לענוד כנפיים אדומות קיבל כל מי שביצע בימי המלחמה לפחות חמישים גיחות קרביות מעל לשטחי אויב.) במחווה זו ביטא החיל את תודתו למי שעשו עבודה קשה ומסוכנת וסוכלו בכנפיהם על יישובים נידחים ויחידות נצורות, כשהכשרתם מועטה אך החלטתם נחושה והקרבתם רבה; ביניהם רבים מאנשי מחלקת הטיס של הפלמ"ח. לכל אלה הוענקה במעמד זה גם דרגת פקד־תעופה (סרן).

עם תום הטקס צורפו ארבעת הטייסים החדשים לטייסת הקרב 101 כטייסים מן המניין, ומספר הטייסים הישראליים בטייסת עלה לשישה. עזר וייצמן אף שימש כסמ"ט (סגן מפקד הטייסת). ואולם, דרכם של ארבעת הטייסים החדשים לא היתה קלה. לעומת טייסי המח"ל עתירי־הניסיון ורבי־התהילה נחשבו הישראלים דגי־רקק, ואף אנשי הטייסת הטכנית לא נתנו בהם אמון וחששו למסור מטוסים בידיהם. מהמצב שנוצר יצאו הטייסים החדשים נשכרים: הם למדו הרבה מהשהייה במחיצת טייסים מהוללים והתפתחו במהירות משום שעשו כל מאמץ לא לפגר אחריהם.

בינתיים החלו להשתחרר טייסי המח"ל של טייסת 101, אשר דחו את שחרורם עד שיימצאו להם מחליפים. בין המשתחררים היה גם מפקד הטייסת, סיד כהן. ההחלפה בוצעה ב־30 במרס 1949 במועדון הקצינים של הבסיס, ומפקד הטייסת היוצא הוזמן לשאת את דברו. כדרכו לא האריך כהן בדברים, אולם משסיים פשט את מעילו, על דרגותיו, והלבישו לסגנו, פקד־תעופה (סרן) עזר וייצמן. הטייסים קמו ומחאו כפיים, שכן מחווה זו ביטאה את אמונם של אנשי המח"ל בטייסים הישראליים. וייצמן קם לברך, ובסוף דבריו העיר שעם המעיל הועברה אליו גם דרגת סגן־האלוף שעל כותפותיו. בזכות העלאה עצמית זו בדרגה לא היה עזר וייצמן מעולם רב־סרן בצה"ל...

טייסת 101 הוסיפה לפעול בבסיס חצור עוד חודשים אחדים, ובשלהי יוני 1949 הועברה לרמת־דוד. קשה להבין מה היו מניעי המטכ"ל לסגירת הבסיס, שנעשתה בניגוד לרצונו של מטה חיל־האוויר, אלא אם נקבל את הנימוק שהדבר היה מטעמי חיסכון — צמצום מספר בסיסי החיל. עם הדממת הבסיס

הודממו בו גם מטוסי ה"מסרשמיט", שהטייסים לא רוו מהם נחת, ונדמו גם קולותיהם של אנשי מטה חיל־האוויר שלחמו נגד פינוי הבסיס. לאחר שעזב אחרון ה"ספיטפיירים" את חצור בדרכו לרמת־דוד נכנסה לבסיס יחידת חיל־תותחנים וקיבלה את האחריות על שמירת מיתקניו הריקים. אולם לא יעבור זמן רב וחיל־האוויר ישוב לחצור.

עם שיבתה של כנף 4 לעקרון נראו הדברים בכנף ובחיל בכלל קודרים למדי. בעקרון עצמה התמנה (ביוני 1950) אל"מ גדעון אלרום למפקד הבסיס,◆ שהיה כבעבר ערב־רב של יחידות, שהגדולה והחשובה בהן היתה בסיס האחזקה המרכזי של חיל־האוויר. ערב־רב זה היקשה על מתן צביון מבצעי וקרבי לבסיס, שהיה צריך לתת שירותים ליחידות שלכאורה לא היה להן כל מכנה משותף. משימות מבצעיות כמעט לא היו, ואף לאימונים לא היו ייעוד ומטרה ברורים. נקל להבין את האכזבה שחשו רבים בבסיס. גם עתידם של אנשי המח"ל, שמספרם בבסיס לא היה מבוטל ואשר בחלקם היו לא־יהודים, לא היה ברור, והדבר הוסיף לאווירה הקשה.

עם זאת, לא הכל היה קודר בבסיס עקרון במחצית השנייה של 1950 ובמחצית הראשונה של 1951. שכן אז החלו ישראלים להיקלט בצוותי האוויר של הטייסות ובטייסת 69. תוך כדי כך הודיע מטה החיל על סדרת מינויים בכנפות, בטייסות ובאגפים, וכן על שינוי שמות וכינויים של יחידות החיל. ושוב ניכרה המגמה להפריד בין הבסיס לבין הכנף בעקרון. במרס 1951 התחלף הפיקוד על בסיס עקרון. למפקדו התמנה אל"מ שלמה להט,◆◆

◆ גדעון אלרום, יליד ירושלים (1922), סיים את בית־הספר החקלאי בפרדס־חנה ובאוקטובר 1940 התגייס לחיל־האוויר המלכותי הבריטי. במסגרתו מילא תפקידים שונים עד שב־1943 נשלח לקורס־טיס ברודזיה. לאחר סיום הקורס נשלח לאנגליה, עבר קורס דאייה וסופח לארמייה ה־14 בהודו. שם עבר קורס דאייה על דאון אמריקני (דאונים שימשו להטסת כוחות). אחר־כך נשלח לקורס קציני חי"ר, ומשסיים אותו בהצלחה נשלח להסבה לטיסה במטוסי "דקוטה". הוא השתחרר בשלהי 1946 והתחיל ללמוד בקורס לדיפלומטים שארגנה המחלקה המדינית בסוכנות היהודית, אך בשל מלחמת השחרור הפסיק את לימודיו בקורס, חזר לטייסת ה"דקוטות", ובמסגרתה ליווה שיירות לירושלים מן האוויר. תוך כדי כך קיבל את הפיקוד על טייסת א'. לאחר מכן סופח לטייסת ה"דקוטות" 103 ברמת־דוד. בהמשך התמנה ראש ענף מודיעין במטה חיל־האוויר, ובתפקיד זה כיהן עד למינויו למפקד בסיס עקרון.

◆◆ אל"מ שלמה להט, יליד אוסטריה, עלה ארצה ב־1933, הצטרף לקיבוץ "בתלם" ולאחר מכן לקיבוץ עין גב. מגיל 15 עבד ביום ולמד בערב. ב־1942 התנדב לצבא הבריטי, ועד לשחרורו ב־1946 היה נהג. ערב מלחמת השחרור עבר מטעם הסוכנות קורס־טיס בקליפורניה. במלחמת השחרור שירת בטייסת א' ובטייסת הנגב, ולאחר מכן בטייסת ה"דקוטות" 103 ברמת דוד.

ולמפקד כנף 4 — יעקב בן־חיים ("בלקי").◆

בתקופה זו הועברה טייסת 110 לשדה־דב, וטייסת 109 של כנף 4 הועברה למקום אחר בבסיס. החלטה זו התקבלה דווקא כשכנף 4 כבר החלה מתערה בבסיס עקרון ובשעה שהמטה הראשי של חיל־האוויר ניסח פורמלית את יחסי־הגומלין בין כנף 4 ויחידת בסיס ח.א.ל. מס׳ 14. בהוראת מטה החיל נקבע, שמפקד בסיס ח.א.ל. מס׳ 14 יהיה אחראי לאספקת השירותים למפקדת כנף 4. בהמשך בא פירוט השירותים: ביטחון, אבטחה, שירותי קשר חוטי ואלחוטי (לא כולל דואר), תחנת מגלי כיוון, אחזקת מיתקני הקשר הקבועים. כן נקבע כי פקודות קבע ופקודות שיגרה של מפקד יחידת בסיס ח.א.ל. מס׳ 14 יחייבו את מפקד כנף 4.

בעקבות החילופים בפיקוד על החיל אפשר היה להבחין בגישה חדשה במטה חיל־האוויר לגבי טייסות וכנפות מבצעיות, ובעיקר כלפי כנף 4. לפי תפיסתו של מפקד החיל החדש שלמה שמיר, חייבות היו אלה, על מנת שיהיו מתורגלות בחיי שדה, לחיות בתנאי שדה הדומים לחיי יחידה מבצעית בימי מלחמה. לפיכך הוחלט להעביר את כנף 4 ממקום משכנה במבנים ולשכנה באוהלים, שיהיו סמוכים למסלולי השדה.

העברת הכנף אל האוהלים היכתה את הצוותים בתדהמה, ובמיוחד סבלו ממנה צוותי הקרקע. הללו עבדו קשה במוסכים, ולעיתים קרובות גם הוצבו לשמירה בלילה. המגורים באוהלים לא התאימו למנוחה, ואין פלא שמשכנה החדש של כנף 4 כונה בשם "המעברה".

במשך השנתיים שחלפו לא השתנה הרבה הנוף האנושי בבסיס. בינתיים החל מבצע שחרורם של כאלף קצינים מחיל־האוויר, בשל ההחלטה לחסוך ולצמצם בהוצאות הביטחון. האווירה בחיל כולו היתה קודרת. העיד על־כך אל״מ שלמה להט: "אני לא זוכר בתקופה הזאת מטוס אחד שדמה למטוס שני. בטייסת ה׳דקוטות׳ 103 היו מטוסים המסוגלים לשאת משאות, ואחרים המסוגלים לפתוח דלת ולהצניח ממנה, וכן הלאה. לעיתים קרובות מאוד היינו מורידים חלק ממטוס אחד, מעלים אותו למטוס שני, מטיסים אותו למשימה, ואחר־כך מחזירים את החלק למקומו."

◆ יעקב בן־חיים ("בלקי") נולד ב־1923 בקריית ענבים, התגייס לפלמ"ח והיה ממקימיה של מחלקת הטיס של הפלמ"ח "כנען" (1946). בשלהי 1947 שירת בטייסת א׳. בסוף 1948 עבר קורס־טיס בצ׳כוסלובקיה, ומשסיים אותו שב ארצה והשתתף במבצעים האחרונים של מלחמת השחרור. ב־1950 עבר הסבה למטוסי "דקוטה" ולאחר מכן עשה הסבה גם למטוסי "בי־17" והיה למפקדה של טייסת 69 בעקרון. כשנשלח שלמה להט לקורס פו"ם בארצות־הברית מילא יעקב בן־חיים את מקומו — והכנף והבסיס שבו להיות תחת מפקד אחד.

לא מעט עגמת־נפש נוספה לאנשי כנף 4 בשל המחסור בכלי־עבודה. מפקד הבסיס, שלמה להט, החליט בשלהי אוקטובר 1951 לערוך תרגיל סבב ולחמש את מטוסי ה"מוסקיטו" השמישים, שנמצאו כבר אז בבסיס — כ־6-7 מכלל 25-30 מטוסי ה"מוסקיטו" שהיו אז בטייסת. "התחלנו לחמש את המטוסים בתחילת הערב עם האנשים שנמצאו בבסיס," סיפר להט. "אחר־כך הצטרפו אלינו חיילים נוספים שהבאנו מבתיהם, אלה שגרו בסמוך לבסיס. עבדנו כל הלילה ובבוקר היה מטוס אחד חמוש. החלטתי להמשיך בתרגיל עד שכל המטוסים יהיו חמושים, אך סגרתי את התרגיל כעבור 48 שעות ולא חימשנו את כולם[...] וכל זאת לא מפני שלא היינו מוצלחים, ולא מפני שלא השקענו מרץ בעבודה, אלא בעיקר משום שפשוט לא היו לנו כלים." בעיה אחרת נגעה לאיכות המזון, שלא שופר מזה שנתיים. העיד על כך להט: "לא היו בעלי מקצוע, וזה כלל כמובן גם טבחים שלא ידעו מה זה מטבח. מזון היה מעט. לעיתים פשוט לא הגיע מזון, והיה יותר מיום אחד שכמעט לא היה מה לאכול."

משימות מבצעיות מעטות בלבד בוצעו באותה תקופה מבסיס עקרון. הפעיל ביותר היה "מוסקיטו" הצילום, שהועסק במשימות מעבר לגבול. העומק המבצעי שחיל־האוויר פעל בו היה בעיקר איזור אל עריש ואיזור הגדה המערבית עד לירדן, ואם חצו מטוסינו את הירדן, הדעה היתה שהם הרחיקו טוס.

ואכן, בבסיסים ובטייסות לא היה אמון רב כלפי המטה: "קשה לבטא את הזלזול שזלזלנו באנשים שישבו במטה," סיפר להט, "מפני שחשבנו שאנחנו מופעלים בצורה שלא הניחה את דעתנו, ומעט הניסיון שנתאסף היה ביחידות. על כן המאבק היה היכן יוצבו האנשים בעלי הניסיון, ביחידות או במיפקדה?"

ב־13 בספטמבר 1951 הוציא מטה חיל־האוויר פקודת מבצע (1/51), ובה נקבע כי "כנף 4 תעבור ממקום חנייתה מבסיס ח.א.ל. מס' 4 אל שדה ח.א.ל. קסטינה. ההעברה תסתיים ב־1 בנובמבר 1951." הפקודה פירטה את אופן ההתארגנות וההעברה, ונאמר בה שחוליית החלוץ תעבור לקסטינה ב־25 בספטמבר 1951 בשעה 08:00, למחרת תעבור גם מיפקדת הכנף, על שירותיה התעופתיים, האספקה הטכנית והאפסנאות הכללית, ובימים 30 ו־31 באוקטובר תבוצע תזוזת הטייסות 69, 103 ו־109. מטוסיהן יעברו בטיסה ב־31 באוקטובר. עוד פירטה הפקודה את ההתפרסות בשטח, וצורפה אליה מפה שצוינו בה שטחי שדה תעופה, שטחי אימונים, אזורי מגורים וכדומה. כן נקבע כי "בנזין מטוסים לשימוש יומיומי יסופק על ידי בסיס ח.א.ל. 14 [...כי] מפקד כנף 4 ישלח באוזרים [מכוניות־מיכל לדלק מטוסים] שישאבו את הדלק לפי הצורך ממיכלי הבסיס, אך מלאי מינימלי של 24,000 גלון 100 אוקטן ו־1000 גלון 80 אוקטן יוחזק במיכלים אשר בשדה ח.א.ל.

קסטינה." לפקודה צורפה גם טבלה המפרטת את מלאי התחמושת שיועבר לקסטינה לחימוש המטוסים, ונקבע כי "מלאי זה יוגדל כשתנאי ההחסנה ישתפרו." יש לזכור שבכנף היו באותה שעה שלוש טייסות והבסיס החדש בקסטינה היה הבסיס המבצעי הקדמי, והקרוב ביותר למצרים.

בפקודה הוגדרה משימתה של מיפקדת כנף 4 כדלהלן: "לשמש מיפקדה לטייסות הפצצה, תובלה וקרב, ולהנחותן בביצוע משימותיהן; ולספק שירותי תעופה, מחנה ושירותי הנדסה אווירית בדרג שני ליחידות אלה וליחידות מסופחות וסמוכות."

מייד עם בוא הכנף לחצור, ו"כיבושו" מחדש של השדה שנטש החיל שנתיים קודם לכן, התחילה ההתארגנות־מחדש; אולם בטרם הושלמה הוטל על טייסת ה"דקוטות" 103 לשוב לבסיס עקרון, כי מטה חיל־האוויר היה מעוניין שתימצא בסמוך לגדוד הצנחנים שאיתו התאמנה באורח צמוד. בפקודה שיצאה בעניין זה ב־15 ביולי 1952 נקבע כי "מפקד הטייסת 103 יהיה כפוף למפקד ב.א.א. 22. פקודות והוראות בעלות אופי מבצעי ינחתו ישירות למפקד הטייסת והעתק יישלח למפקד ב.א.א. 22 בעקרון. טייסת 103 תהווה מבחינה אפסנאית יחידת מצאי של ב.א.א. 22 בעקרון."[10] בין כה וכה חלו שינויים במיפקדת הכנף. שלמה להט עבר למטה החיל ובמקומו התמנה בינואר 1953 סא"ל יוסף ג'ו רענן.◆

בשנת 1953 עסקו בבסיס חצור בגיבוש היחידות המבצעיות (טייסת 69 של "המבצרים המעופפים" וטייסת האימונים "מוסקיטו"). ובאוגוסט 1953 הוקמה בחצור טייסת חדשה, טייסת 110, שהורכבה ממטוסי "מוסקיטו" וייעודה: טייסת קרב לילה.[11]

מפקדי הטייסות שהפעילו את בסיס חצור בשנת 1953 היו הטייסים סרן יעקב סלמון, ישראל־מאיר להב (לחובסקי), סרן הוגו מרום, דייב אורלי, סרן ישעיהו גזית (שהיה מפקד טייסת תעופה) ורס"ן אריה שוהם, מפקד טייסת התחזוקה. באותה תקופה היו המשימות משימות אימונים, שכן על מלחמה לא חשב איש. היתה זו התקופה שבה תפסו "הקצינים החופשיים" את השלטון במצרים, ואף שעלייתו לשלטון של נאצר באפריל 1954 לא בישרה

◆ ג'ו רענן יליד וינה (1922). עלה ארצה ב־1933, הצטרף לתנועת נוער בנהלל ושירת בפלוגות הלילה של וינגייט. ביולי 1940 התגייס לחיל־האוויר המלכותי הבריטי, עבר קורס למקלענות ואלחוט במצרים וטס כמקלען במטוסי "בלנהיים", "וושינגטון" ו"ליברטור". השתתף במבצעים רבים, ביניהם הפצצת פלויישטי שברומניה, ונפצע ביוון. ב־1946 השתחרר מהצבא הבריטי. בארץ שירת כפקד טיסה בשדה חיפה, ולאחר שפינוהו הבריטים מונה למפקד השדה. במבצע "עובדה" היה מפקד הכוח האווירי, ולאחר מכן היה ראש ענף אוויר 4, עבר קורס מג"דים ועד ינואר 1953 שימש ראש ענף אוויר 2 במטה.

שלום קרב, הרי גם מלחמה לא נראתה באופק. האימונים כללו מספר רב של פריסות לשדות־משנה, מאיזור באר־שבע בדרום ועד איזור עפולה בצפון. כן בוצעו תרגילי הפצצה מבצעית על יעדים שונים בארץ ותורגלה הפצצת בסיס חצור.

במרכז הפעילות האווירית בבסיס חצור בשנת 1953-1954 עמד מטוס ה"מוסקיטו". יכולתו הרבה, עוצמתו, טווחו הגדול ותהילתו מימי מלחמת העולם השנייה, וכן הפעילות המבצעית שהלכה ורבתה בטייסת ה"מוסקיטו", העניקו לו מעמד בכורה. בעת שהפעילו הבריטים את ה"מוסקיטו", בשלהי מלחמת העולם השנייה, הוא נחשב למעולה שבמטוסים. הוא ענה על רוב הדרישות והצרכים של מפעיליו והיה מטוס הפצצה מהיר וארוך־טווח, היכול לחדור אל מעבר לקווי האויב ולהגיע עד ברלין, למשל, ללא ליווי מטוסי־קרב. אך בראשית שנות החמישים היו מטוסי ה"מוסקיטו" שבידינו בני שבע ושמונה שנים, עייפים משימוש ולקויים מחמת אחסנה גרועה. בדיעבד נאמר על ה"מוסקיטו" כי "היה זה מטוס טוב מאוד, אבל אם הגעת לגבול הביצועים המותרים, היתה לו תכונה להתפרק באוויר[...] כמה מהחברה ניסו לבדוק עד איזו מהירות אפשר להגיע בצלילה מבלי שהוא יתפרק... בעבור הנסיונות האלה כמה בחורים טובים מאוד שילמו בחייהם[...]"◆

עם התגברות איומיו של נשיא מצרים, גמל עבד־אל נאצר, הוחלט ביולי 1954 להקים בחצור את גף הצילום, שנועד "לפקוח עין" על מצרים.[13] בפקודת ההקמה נקבע כי הגף יהיה כפוף למפקד כנף 4 באמצעות מפקד טייסת התעופה, וכי ייעודו לשמש גף צילום לביצוע סיורים, צילומים ועבודות צילום בדרג א'. עד מהרה השתלב הגף החדש בפעילות המבצעית של הכנף. בספטמבר 1954 התחלף הפיקוד, וסא"ל לסלי איסטרמן,◆◆ מפקד

◆ באותם הימים לא הצטיינו טייסי ה"מוסקיטו" במשמעת־טיסה. סגן לב ארלוזור (זוריק), שהיה בטיסת אימונים בין סדום לאילת, הבחין במכונית שחורה ונוצצת הנעה בכביש ו"ליווה" אותה בצלילותיו כברת־דרך ארוכה. תוך כדי כך הצליח להסיר מעליה את האנטנה — ושב לבסיסו. עד מהרה רעמו צלצולי הטלפון אצל מפקד הכנף. התברר כי במכונית ישב הברון רוטשילד בכבודו ובעצמו, שנדהם מתעלולי המטוס שלא הרפה ממכוניתו. על העבירה הזאת נשפט זוריק ל־35 ימי מחבוש.

◆◆ סא"ל לסלי איסטרמן, יליד גלזגו, סקוטלנד (1920), גדל בלונדון, הצטרף לחיל־האוויר המלכותי הבריטי ב־1940, עבר קורס־טיס ב־1941 והיה מדריך־טיס עד 1944. עשה הסבה למטוס "לנקסטר" וביצע בו עשרות גיחות מבצעיות מעל גרמניה. משסיים ב־1945 תקופת שירות מבצעי מעל לשטחי האויב הוחזר להדרכה ושוחרר ב־1946, עם עיטור. ביולי 1949 עלה ארצה והוצב כמדריך בבית־ספר למטוסים דו־מנועיים בעקרון. בינואר 1950 עבר לסירקין ובשלהי 1951 נתמנה למפקד כנף 12 שם. ב־1953 נשלח לקורס לפיקוד ומטה באלבמה, ארצות־הברית, ושב לחצור כמפקד טייסת תעופה.

טייסת התעופה, קיבל את הפיקוד על הכנף למשך כחודשיים, עד ששב סא"ל ג'ו רענן לתפקידו.

כמי ששירת תקופה ארוכה כמדריך־טיס וכבעל עבר קרבי ופיקודי היה לסלי איסטרמן רגיל בגישה קפדנית למטוס, ואף ידע להשליט סדר ומשמעת בין הטייסים. ואמנם, בתקופת פיקודו על הכנף פחתו התאונות ואווירה של רצינות השתררה בבסיס. מעל לכל רבתה הפעילות המבצעית. עתה ביצעה הכנף יותר ויותר גיחות מבצעיות, בעיקר למטרות צילום, עמוק בתוך סוריה ומצרים, כולל סיורי ראייה בלילה באבו־עגילה בגובה נמוך מאוד, לא יותר מ־300 רגל. בתקופתו של איסטרמן השתפרו גם תנאי השירות: הכנף "התעשרה" בכלי עבודה, המזון השתפר, ומפקד הכנף הצליח להַניע את חיל־האוויר להתחיל לבנות שיכון לצוותי האוויר סמוך לבסיס. ואכן, שיכון כזה נבנה בגדרה הסמוכה לחצור.

תוך כדי כך באה הפקודה לחסל את טייסת "המבצרים המעופפים" 69.[14] עצב ותוגה ליוו את חיסולה ואחסנתה של הטייסת, שהרעימה את השמים בימי מלחמה ובימי שלום, ואשר בה למדו לטוס ישראלים שלימים היו מבכירי הקברניטים בתעופה האזרחית. כמצווה בפקודה הודממה הטייסת, אך לא לתקופה ארוכה. היא חזרה וחידשה עלומיה דווקא במלחמה, כיאה לטייסת־קרב שהחלה תפקידה במלחמת השחרור, בהפצצת בירת האויב המצרי. רק אחרי מבצע "קדש" תודמם הטייסת הוותיקה לתמיד.

ראשית עידן הסילון בכנף 4

פרק הסילון בחצור החל כבר בשנת 1954, כשפרסה טייסת ה"מטאורים" לחצור מבסיס האם שלה ברמת־דוד, ונמשך בשנת 1955, כשהוקמה בחצור טייסת ה"אורגאן" 113 בפיקודו של סרן בני פלד. אולם במרכז פרק זה עומד סיפור הקמתה של טייסת ה"מיסטר 4", שמטוסיה נרכשו בצרפת באפריל 1956. סא"ל עזר וייצמן, שזה עתה החליף את סא"ל לסלי איסטרמן בפיקוד על הכנף, ביקש ממפקד החיל שטייסת ה"מיסטרים" תיקרא טייסת קרב 101 ותעבור לבסיס חצור. האלוף טולקובסקי נענה לשתי הבקשות, ובסופו של דבר הועברו לחצור טייסת 101 — ה"מיסטרים", טייסת 113 — ה"אורגאנים" וטייסת 110 — מטוסי ה"מוסקיטו". וייצמן לא הסתיר את דעתו, שה"מוסקיטו" הם מעמסה מיותרת על הבסיס, ותוך זמן קצר פורקה טייסת 110 ומטוסיה אוחסנו.

לראשונה בתולדות חיל־האוויר היתה לו עתה כנף שכולה סילונית ובה שתי טייסות: טייסת 101 — "מיסטר 4", בפיקודו של רס"ן בני פלד, וטייסת 113 — "אורגאן", בפיקודו של רס"ן מרדכי (מוטי) הוד. עתה, כשהכנף כולה רעמה בנהם הסילון, תבע מפקדה, עזר וייצמן, לבנות למשפחות אנשי הכנף שיכון בתוך הבסיס שבחצור. ואמנם, במחצית 1956 הוקמו בבסיס עשרת

הצריפים הראשונים לשכן בהם את המשפחות. מעתה היה בסיס חצור לא רק כנף מבצעית, אלא גם בית למפעיליה.

במחצית 1956, בעקבות האירועים המדיניים וההסלמה ההולכת וגוברת בין מדינות ערב השכנות לבין ישראל, החלה להתרקם התוכנית למבצע "קדש". בעוד שתי טייסות הסילון מתאמנות ומתרגלות שיטות קרב נקרא מפקד הכנף אל מפקד החיל, וזה הודיע לו להפתעתו, כי הוחלט לרכוש עוד 36 "מיסטרים", וכי יש לשלוח טייסים לצרפת כדי להביאם ארצה. שני מפקדי הטייסות בחרו מייד את הטייסים למשימה זו, אך לנבחרים נאמר שהם יוצאים לסדרת אימונים על מטוסי סילון באלג'יריה הצרפתית. בסופו של דבר נמצאו בחודש אוקטובר 1956, ערב המלחמה, בבסיס הדרומי הקרוב ביותר לסיני 24 מטוסי "מיסטר 4" ו־24 מטוסי "אורגאן" מאוישים בטייסים ישראליים.

לא ניתן לסיים פרק זה בלי להזכיר את כריכתה של הכנף במעשה התיאום המדיני בין צרפת לישראל לפני מבצע "קדש". ערב המבצע נצטווה מפקד הכנף ששהה בתל־אביב לשוב מייד לבסיסו. נאמר לו, כי מטוס צרפתי מסוג "נפטון" עומד לנחות בחצור, שנחיתה זו סודית ביותר ושעליו להכניס את "האנשים החשובים" העומדים לעלות עליו לא בשער הראשי של הבסיס, אלא בשער כפר אחים. מפקד הכנף אץ לבסיסו, והיות שלא היה בנמצא שער מכיוון כפר אחים, פרצו הוא ורס"ן ישעיהו גזית את הגדר שם. תוך כדי כך הופיעה מכונית שחלונותיה מכוסים וילונות, ופמליית חשובים נלוותה אליה. בין המלווים היו גולדה מאיר, שמעון פרס, משה כרמל, משה דיין, ד"ר ברוך פדה וסא"ל מרדכי בראון. עזר וייצמן וישעיהו גזית הובילום לעבר המפציץ הצרפתי. הם טיפסו על הסולם הצר לעבר הפתח ונבלעו בתוך המפציץ, שהמריא לעבר ביזרטה. ימים אחדים לאחר מכן הוזעק מפקד הבסיס שוב וקיבל הודעה דחופה וסודית ביותר: מטוס "סי־54" "סקיימסטר" צרפתי עומד לנחות בבסיס, ושוב עליו למהר ולפתוח את השער בכיוון כפר אחים ולחכות לידו. כששב המטוס הצרפתי ארצה הודיע טייסו למגדל־הפיקוח כי הסתבך בניווט ואינו יודע היכן לנחות. מפקד הכנף הזניק שני מטוסי "מיסטר 4" לעבר ה"סקיימסטר", שנמצא מעל לים, והשניים כיוונוהו לבסיס חצור. דקות אחדות לאחר נחיתת ה"סקיימסטר" הופיעה שוב מכונית שרד שחורה מכוסה וילונות, עברה את השער ואצה למטוס. מהמכונית הגיח איש נמוך קומה שבלוריתו הלבנה מתבדרת ברוח ובלי שהיות נבלע במטוס.

ב־29 באוקטובר, כאשר המריאו 16 מטוסי "דקוטה" ובהם גדוד הצנחנים 890 במהלך הפתיחה של המלחמה, זינקו אחריהם מטוסי ה"מיסטר 4" ומטוסי ה"אורגאן", ובראשם מפקדי הטייסות. עד מהרה נמצאו מטוסי הסילון מעל למטוסים הכבדים הנושאים את הצנחנים המתקדמים ליעדם, ללוותם ולחפות עליהם מפני מטוסי האויב.

בסיס חיל־האוויר רמת־דוד

במרס 1949 נמצאו בשדה רמת־דוד טייסת הדקוטות 103 וטייסת "המבצרים המעופפים" 69. בטייסת 103 היו שישה־שבעה מטוסים ובטייסת 69 שלושה מטוסים, ששימשו בעיקר לתובלה. את שתי הטייסות איישו בעיקר טייסים אנשי מח"ל, אולם שירתו בהן גם ישראלים אחדים. הן שהו ברמת־דוד זמן קצר ולאחר מכן הועברו לשדה עקרון. תחילה שררה ברמת־דוד עזובה רבה, אולם האווירה השתנתה לקראת סוף שנת 1950, כאשר־הוקמה בבסיס טייסת קרב־הפצצה 105, שהחלה בקליטת מטוסי "ספיטפייר" (שהועברו מטייסת 101). עתה החל הבסיס רוחש מטוסי "מוסטנג" ו"ספיטפייר" ומשמש בה־בעת בית־ספר מבצעי לטיסה במטוסים אלה, לטייסים החדשים המסיימים את בית־הספר לטיס בסירקין. מפקד הבסיס היה רודי אוגרטין. הוא השליט בו סדר ובנה אותו מחדש, בגיבויו של האלוף שלמה שמיר, מפקד החיל.

בראשית 1951 היו בטייסת 101 שבבסיס רמת־דוד כשישים מטוסי "ספיטפייר" ו"מוסטנג", אך רק שמונה טייסים המסוגלים להטיסם. למעשה היתה זו כל עוצמת התקיפה של חיל־האוויר. מדי פעם הגיעו לטייסת טייסים חדשים שסיימו את בית־הספר לטיס ועברו תקופת אימונים מבצעיים על ה"ספיטים" וה"מוסטנגים", אך לאחר סיום תקופת האימונים הועברו רובם לבית־הספר לטיס, לקורסים למדריכי טיס, או שהוצבו כטייסים בטייסות אחרות. רק מעטים מהם הוצבו בטייסת 101.

באותו הזמן הגיע לרמת־דוד הטייס ישעיהו גזית, אחד מארבעת בוגרי קורס הטיס הראשון. הוא התמנה קצין תעופה ראשי של הבסיס, ובתוקף תפקידו היה אחראי להלכה לכל נושאי התעופה. למעשה היה לו תפקיד נוסף: מעין מתווך ומגשר בין הטייסים החדשים לבין מפקד הבסיס. לגזית סייעו במילוי תפקידיו הטייסים בני פלד, יעקב שלמון (סלמון), משולם ספיר וזאב לירון (לונדנר). הללו העדיפו אמנם טיס על עבודה מנהלית, אך הגיעו להסכם עם גזית שאת תפקידי השלישות, המודיעין וההדרכה יבצעו לפי תור. לקצין המנהלה של הבסיס מונה סא"ל קלמן טורין, ארץ־ישראלי ששירת כקצין מנהלה בצבא הבריטי ורכש ניסיון רב. היתה בכך ברכה לבסיס, שהיה נתון בבולמוס של בנייה והתארגנות.

בנובמבר 1951 נקרא ישעיהו גזית למטה החיל ברמלה, לשיחה עם מפקד החיל. האלוף חיים לסקוב הודיע לגזית, שרודי אוגרטין עומד לשוב לארצות־הברית, ועל כן החליט למנות את טורין לממלא־מקום מפקד הבסיס. את ההחלטה הקשה למנות לא־טייס למפקד הסביר לסקוב בכך שהבסיס נתון בתנופת בנייה והתארגנות, ומן הראוי שיפקח על כך מנהלן המנוסה בארגון. הוא גם הדגיש כי אין בחיל די טייסים עד שאפשר יהיה לשחרר טייס לפיקוד על בסיס, שכן כל הטייסים המנוסים ברמת־דוד עסוקים בהדרכת טייסים

חדשים ובהכשרתם כטייסים מבצעיים. הוא הצביע על כך שטורין הוא המבוגר והמנוסה בחבורת הפיקוד בבסיס, ולכן עליו לשמש ממלא־מקום מפקד בסיס עד שיוכשר אחד הטייסים לתפקיד. הסבריו של לסקוב נבעו כנראה מתחושתו, שמינוי מפקד בסיס שאינו טייס ואף אינו איש צוות־אוויר ייתקל בקשיים מצד הטייסים. לאחר שהבהיר את נימוקיו לצעד זה זימן אליו גם את טורין ובישר לו על מינויו. גזית עצמו נשאר אחראי לנושאי הטיס, שמשקלם הלך וגדל בהתמדה, ובפועל היה סגן מפקד הבסיס.

שדה־דב

בשחרו של יום שבת, 15 במאי 1948, למחרת ההכרזה על מדינת ישראל, הפתיעו "ספיטפיירים" מצריים את טייסת א', שהורכבה מ"אוסטרים" ומטוסים קלים אחרים שחנו בשדה־דב, והפציצו והוציאו מכלל פעולה כמחצית ממטוסי "שירות האוויר". באותו יום נפגעו בשדה־דב המטוסים הבאים: הושמדו — מטוס "רפיד" ומטוס "בונאנזה"; ניזוקו קשה — מטוס "דקוטה", מטוס "אר.וה.דה־13" ושני מטוסי "אוסטר". ארבעה מטוסים נוספים ניזוקו קל, וכן "דקוטה" של חברת "אייר פראנס", ששהתה בשדה. חמישה אנשים נהרגו והמסלול נפגע. שדה־דב היה אפוא שדה התעופה הראשון של מדינת ישראל, שהותקף בידי מטוסי אויב.

אחד־עשר יום אחרי ההתקפה המצרית, כשהוקם חיל־האוויר, הוסב שמה של טייסת א' לטייסת 100, והיא הורכבה משלושה גפים: הגף המרכזי בשדה־דב, הגף הנגבי שפעל מדורות ומרוחמה, ולאחר מכן מבאר־שבע ואילת, והגף הגלילי שפעל מיבנאל וממחנים. סמוך לאיחודה של הטייסת הוחלט להעבירה לשדה עקרון ולמפקדה הראשון נתמנה שלמה להט (לנדאו). עם המעבר לעקרון עזב להט לטייסת ה"דקוטות" 103, ובמקומו נתמנה למפקד הטייסת יוסף (ארקה) שטיינמן, טייס ותיק, ספורטאי ואיש בעל מעוף. לסגנו מונה הטייס עודד אברבנאל.

שטיינמן עלה באמצע שנות השלושים מפולין, למד טיס בחברת "אווירון", ולאחר שקיבל רשיון טיס רכש מטוס פרטי "אַר.וָה.דֶה־13" תלת־מושבי. עם פרוץ הקרבות כבר היו רשומות לזכותו יותר ממאתיים שעות טיסה, וכאשר הוצב לטייסת א' נרתם מייד למבצעיה. עתה, במחצית 1949, משהיה למפקד הטייסת, החל בארגונה על־פי תפיסתו. במחצית 1949 מנתה טייסת 100 יותר מעשרים מטוסים, ובהם שני מטוסי "נורד נורקרן" קטנים, שהגיעו מצרפת בתור אמבולנסים מעופפים. לאחר שהועברה לעקרון, הוסיף בסיס שדה־דב לשמש את החיל בכלל, ואת הטייסת הקלה בפרט, עוד שנים רבות.

פיקוד הנ"מ

עם התארגנות צה"ל מחדש אחרי מלחמת השחרור לא רפה החשש שקינן אצל ראש הממשלה ושר הביטחון דוד בן־גוריון מפני תקיפת האוכלוסייה האזרחית מן האוויר במקרה של מלחמה. חשש זה הצליח ראש הממשלה לטעת גם אצל הרמטכ"ל ובמטכ"ל כולו. אין תימה אפוא, שכבר בשלהי 1949 החל המטכ"ל לחפש אחר פתרונות אפשריים להבטחת האוכלוסייה האזרחית מפני תקיפה אווירית מסיבית. עוד המטכ"ל מתלבט בסוגיה זו, שב הטייס איש המח"ל סא"ל בוריס סניור מחופשה בת שישה שבועות בדרום־אפריקה, לאחר שסיים את תפקידו כמפקד אגף המבצעים של החיל.◆ סגן הרמטכ"ל, האלוף מרדכי מקלף, קרא לו לשיחה, ובה הציע לו להקים מערכת הגנה נגד מטוסים. סניור היה קרוב לנושא והיטיב להכיר את חיל־האוויר. הוא הסכים לקבל את התפקיד וניגש מייד לביצוע המשימה.

המטכ"ל החליט שהמערכת הזאת תהווה פיקוד שייקרא "פיקוד אנטי אווירי"* ויכלול את כל היחידות הכרוכות בהגנה אווירית. משנטל סניור את הפיקוד הוא ריכז מייד את כל היחידות, שנועדו להוות את המסגרת לפיקוד הנ"מ, דהיינו: יחידות תותחי הנ"מ שהיו פזורות בחיל התותחנים; יחידת הבקרה של חיל־האוויר; יחידת המצפים של חיל־האוויר, שצופיה היו פזורים בכמה תחנות בארץ; וכן את "יחידת הבלונים", שחמשת בלוניה שנרכשו באנגליה נועדו לשמור על שמי בסיסי החיל: הם הופרחו באוויר באמצעות גז כשהם קשורים לחבלים, ומטוס אויב הבא להפציץ היה מסתבך במדחפיו בכבלים ומסתכן בנפילה. כל אלה היו יחידות סדירות. בהמשך צורפו לפיקוד הנ"מ גם שתי יחידות מילואים שהקיפו כמאה אלף אנשי מילואים ואזרחים שהיו מאורגנים בהג"א (הגנה אזרחית) והג"ס (הגנה סבילה).

◆ פרשת שיבתו של סניור מדרום־אפריקה היא פרשה מרתקת בפני עצמה, שכן כשהגיע לשם נעצר ונחקר ארוכות בידי המשטרה, ודרכונו וכל תעודותיו הוחרמו בשל פעילותו כאיש אצ"ל באנגליה בראשית 1948. בעת חופשתו נשא אשה, וכשרצה לשוב ארצה הסתבר לו שלא יוכל לעזוב את דרום־אפריקה ללא דרכונו. אביו, שהיה מנכבדי הקהילה היהודית, הצליח לסדר לו אצל נוטרין נייר המוכיח את זהותו. אז החליט בוריס לחמוק בליל הסילווסטר, כשהערנות בשדה־התעופה רפה יחסית. חבר בשם לויסר מורס, קברניט נוצרי, צירפו לצוות מטוסו, ובוריס ורעייתו אכן הצליחו לחמוק בליל ה־24 בדצמבר 1949 כשבידיהם מזוודות נפרדות, כדי שבמקרה שבוריס ייעצר תוכל רעייתו להמשיך לישראל. תשע חניות־ביניים עד ישראל הצליח הזוג סניור לעבור ללא תקלות, בהן ארבע נחיתות והמראות בסודן, ורק בנמל־התעופה בלוד סירבו להרשות לו כניסה ללא דרכון.

* "פיקוד א"א", אחר־כך הוסב שמו לעברית: "פיקוד נ"מ" (נגד מטוסים).

במחצית הראשונה של 1950 כבר היה פיקוד הנ"מ מאורגן כשמטה יעיל מסייע למפקדו. אנשי המטה היו: קצין התותחנים רס"ן פראן (פרנק), וקצין המנהלה סא"ל גסקו, מוותיקי עובדי ים המלח (הוחלף אחר־כך בסא"ל זאב מליון, מיוצאי הצבא הבריטי). הפיקוד מוקם בקריה בתל־אביב, בסמיכות־מקום למשרדי קצין קשר ראשי. מפקדות הג"א והג"ס היו בחדרה.

"מכל יחידות התותחנים על ציודן," סיפר בוריס סניור, "הקמנו שני גדודי נ"מ (20 מ"מ) והתחלנו לרכוש ציוד עבורם."[15] גדוד אחד בפיקודו של רס"ן עוזי אושינסקי הוצב במחנה טירה שליד חיפה, וגדוד שני בפיקודו של רס"ן זמירי — יוצא הצבא הבריטי ובעל ניסיון בתותחנות אווירית בימי מלחמת העולם השנייה — הוצב במרכז הארץ, בשדה הרצליה. רס"ן זמירי היה גם יועצו של בוריס סניור לענייני תותחנות נ"מ ותרם רבות לארגון יחידה זו.

יחידת המכ"ם בפיקודו של צ'רלי ברודה מדרום־אפריקה, שהיה דוקטור למדעי האלקטרוניקה, התפרסה בשלוש תחנות: על הכרמל בחיפה, בגבעת אולגה הסמוכה לחדרה ובבת־ים. לאחר מכן הועברה התחנה של בת־ים לאזור חפץ חיים והפכה לתחנת המכ"ם הראשית. חדר הבקרה נשאר במטה חיל־האוויר ביפו.

בראש יחידת הבלונים הועמד רס"ן דומברגר ישראלי, ובשל חוסר ניסיון היה עליו ללמוד לבד את הפעלתה ופריסתה של היחידה בעצמו מתוך ספרות מקצועית. הוא ערך ליחידתו סדר־אימונים ותרגילים, ועד מהרה השתלבה אף היא בפיקוד הנ"מ, עד שחוסלה בשלהי 1951.

יחידת המצפים בפיקודו של קצין מצפים ראשי רס"ן גבי טורנר כללה כעשר יחידות משנה, שפוזרו בכל הארץ. חיילי המצפים תורגלו ואומנו בזיהוי מטוסים על־פי רעש מנועיהם וחזותם, וכבר בסוף שנת 1951 הגיעו ליעילות לא־מבוטלת.

היחידה הגדולה ביותר בפיקוד מבחינת כוח־האדם היתה הג"א והג"ס. אף היא השתלבה בפיקוד והחלה מעבדת בהנחיית מפקד הפיקוד מסכת אימונים ונהלים להפעלתה, במקרה של חירום ופגיעה באוכלוסייה.

פיקוד הנ"מ, שעם התארגנותו הוענקה למפקדו דרגת ראש להק (שהומרה אחר־כך בדרגת אל"מ), הסתייע רבות בסגן הרמטכ"ל, ותחת חסותו זכה לקדימות תקציבית ולעדיפות מרבית.

לאחר שגובש פיקוד הנ"מ עלתה על הפרק השתייכותו, וגם בעניין זה היו במטכ"ל שתי גישות: האחת אמרה שהפיקוד יישאר עצמאי וגישה והשנייה צידדה בשיוכו לחיל־האוויר, בשל קרבת הנושא, הציוד ודרכי ההפעלה. משלא קרבו המתלבטים לפתרון של ממש הוחלט במטכ"ל לפנות לנספחים האווירים הזרים ולבדוק כיצד מאורגנת ההגנה נגד־מטוסים במדינות אחרות. הסתבר שעם המדינות הצועדות בראש בתחום זה נמנית שווייץ, והיא אף הסכימה לארח משלחת מצה"ל, שתבוא ללמוד את הנושא. חברי המשלחת

היו סגן הרמטכ"ל, האלוף מרדכי מקלף, מפקד חיל־האוויר, האלוף אהרון רמז, ומפקד פיקוד הנ"מ, בוריס סניור. המשלחת שהתה בשווייץ עשרה ימים, שם צורף אליה קולונל שווייצרי בשם שפרוט, גבר גבה קומה ותכול עיניים, שהתעניין מאוד בישראל ובעמה והשתדל להציג לפני חברי המשלחת את כל האפשר כדי שיפיקו מביקורם את מירב התועלת.

היות ששווייץ היא מדינה הררית והשימוש במכ"ם מוגבל בה, פותחו שם יחידות המצפים שצופיהן אומנו היטב. כמו כן דאגו השווייצרים לארגון יעיל תחת פיקוד אחד של כל היחידות המופקדות על ההגנה נגד מטוסים, דבר שהלהיב את חברי המשלחת הצה"לית. מששבה המשלחת דן המטכ"ל שוב בשיוכו של פיקוד הנ"מ, ובהמלצת מפקד הפיקוד הוא סופח לחיל־האוויר.

יחידות הנ"מ לובשות המדים הירוקים קיבלו את מדי חיל־האוויר. גם חיילי שאר היחידות של הפיקוד הוכחלו, ועד מהרה התמזגו בחיל והפכו חלק ממנו לכל דבר. מפקד פיקוד הנ"מ התמנה לראש אגף אוויר, ובמסגרת זו המשיך לטפח את היחידה. משהסתיים מיזוגן של יחידות הנ"מ בחיל־האוויר ותפקודן התייעל לכדי פעילות מבצעית פשט בוריס סניור את מדיו.

פרק שני

בתי־הספר לטיס: 1949-1951

הניסיון הראשון להקים בארץ בית־ספר לטיס נעשה ב־27 בנובמבר 1947 והיה קשור בהכנות לקראת ההתמודדות הגדולה ערב הקמת המדינה. המדובר בבית־הספר לטיס שהוקם ב"בית פעילי ההסתדרות". בית־ספר זה פעל חודשים אחדים בתנאים לא נוחים, ובמחצית אפריל 1948 נאלצו מקימיו לסוגרו בשל חוסר במטוסי אימון ובמדריכים והחניכים פוזרו.[1] חלקם הופנו לטייסת א', לשמש חניכים לצד טייסיה, מיעוטם נשלחו לבתי־ספר לטיס בחו"ל ורובם הוצבו כמקלענים ומטילנים ולביצוע תפקידי עזר למיניהם במסגרת "שירות האוויר".

ואולם מיפקדת "שירות האוויר" הגיעה למסקנה, שאם ברצונה לתפעל את מטוסיה לקראת הבאות לא יהיה מנוס מהקמת בית־ספר לטיס בארץ, יהיו המאמצים שיושקעו בהקמתו אשר יהיו. באוגוסט 1948 הוכרז אפוא שוב על פתיחת בית־ספר לטיס, והפעם הוחלט שיופעל בשדה סן־ג'ין שליד עכו.

בית־הספר לטיס בסן־ג'ין

ראשיתו של בית־הספר לטיס בסן־ג'ין בשדה בריטי עזוב ובו כמה בניינים מוזנחים ומינחת פגום. כשפורסם ברבים על הרשמה מחודשת לקורס טיס עברה השמועה בין המגויסים, ועתה כמקודם לא חסרו מתנדבים. אך עיקר באי הקורס היו חניכי בית־הספר לטיס של "בית פעילי ההסתדרות", מרביתם חברי פלמ"ח. מקום הקליטה של המתנדבים היה בשייח־מוניס שליד תל־אביב, ומכאן הועברו ליפו ושוכנו באוהלים לצד מיפקדת חיל־האוויר. ביפו לא רווו פרחי הטיס נחת, כפי שעולה מדברי הטייס אהרון יואלי: "בשהותנו ביפו הועסקנו בעיקר בעבודות ניקיון ובעבודות שירות למיניהן. כל עבודות הסבלות, השמירה בשער והתורנויות במטבח היו העבודות הבלעדיות שלנו.

בעבודות אלו התמחינו ביפו עד אשר הועברנו, כעבור כחודשיים, לשדה חיפה."[2] גם בשדה חיפה שוכנו פרחי הטיס באוהלים, אך כעבור עשרה ימים הועברו למעונם החדש בשדה סן־ג׳ין.

בסן־ג׳ין החלו החניכים סוף־סוף לטוס, והיה זה חידוש מרענן לאחר שיעורי התיאוריה הרבים שהולעטו בהם בבית־הספר לטיס של "בית פעילי ההסתדרות" וביפו. ואולם אף כאן לא שיחק להם המזל: המסלול נמצא פגום, ועל כן בוצעו אימוני הטיסה בשדה חיפה. שבועיים ימים נדדו החניכים בין סן־ג׳ין לחיפה, עד שתוקן המסלול הפגום. בינתיים נותרה מהקבוצה הגדולה של כשבע מאות מועמדים, שנתקבצו ובאו לבית־הספר לטיס ב"בית פעילי ההסתדרות", קבוצה קטנה יותר, אך מגובשת למדי, שמנתה כשישים פרחי טיס.

למפקד בית־הספר מונה מתנדב יהודי מארצות־הברית, פפי גרין. גרין היה בעל בית־ספר פרטי לטיס בארצות־הברית, וכששמע על הקרבות בארץ־ישראל קם ובא לסייע. מדריכי הטיס היו ד"ר ארנסט רפפורט, שעלה מגרמניה ב־1935 והיה מראשוני מדריכי הטיס והדאייה בארץ; רלף סינקלר, מתנדב מבריטניה; רלף רוספסקי, ג׳ון סולטו, טד גיבסון, צ׳סטר בלק, לסטר סיסק, ג׳ולסון, מור — מתנדבים מארצות־הברית; ג׳יימס פירס והיינס — מתנדבים מקנדה; והיינריך, מתנדב מדרום־אפריקה. שפת ההדרכה היתה אנגלית ומטוסי האימון "פייפרים", וגם "הרוורדים" — לאימונים מתקדמים.

אף כי שעות האימון שהוקצו לטיסה היו מעטות היו החניכים בסן־ג׳ין מרוצים. ההדרכה היתה מסודרת והיה איזון סביר בין השיעורים העיוניים ואימוני הקרקע למיניהם לבין אימוני הטיס בלוויית מדריכים באוויר. ביטוי מוחשי להתקדמות היתה העובדה, שאחדים מהחניכים הצליחו לבצע את "טיסת היחיד" (סולו) על "פייפרים", ומייד לאחר מכן להתאמן על מטוס "הרוורד". עם זאת, בית־הספר היה דל אמצעים ורחוק מלהשביע את הצרכים.

בנובמבר ובדצמבר 1948 הגיעו לסן־ג׳ין במפתיע חניכי הקורסים לטיס מצ׳כוסלובקיה, אשר סולקו משם בשל שינוי בגישת המשטר הקומוניסטי למדינת ישראל. הבאים, שמאחוריהם ניסיון של חודשים אחדים בבתי־ספר לטיס שרמתם מצוינת והסדר והארגון בהם למופת, מצאו פגמים בבית־הספר שבסן־ג׳ין. הם התלוננו שאין די "הרוורדים" לאימון וכי מספר הטיסות שיכול כל חניך לטוס אינו מספק. הם טענו שתכנית ההדרכה לגבי האימונים באוויר אינה מקיפה די הצורך, וחשוב מכול: כשיש מטוסי אימון פנויים, נמנעים מדריכים אחדים, בעיקר לא־יהודים, מהדרכה באמתלות שונות, אף כי הסיבה האמיתית פשוטה בתכלית — עצלות. החניכים מיאנו להסכים למצב כזה; הם עברו דרך ארוכה וקשה כדי ללמוד טיס על מנת להשתתף במלחמה, ובגלל המצב שנוצר הזמן חולף והתקדמותם איטית. פניות החניכים

אל מחלקת ההדרכה של החיל לא נשאו פרי, והם החליטו לפעול בדרכם הם. בסוף יוני 1949 כתב פרח הטיס יואש צידון למפקד חיל־האוויר, לרמטכ"ל ולשר הביטחון ותיאר לפניהם את המצב בבית־הספר לטיס: "ביום 8.11.1948 הועברנו למחנה סן־ג'ין על מנת להתחיל בטיסה. היות וההכנות טרם נגמרו, עוכבה התחלת הטיסה עד 18.11.48, כאשר התחלנו לטוס בחיפה, חצי שעה ליומיים, על מטוסים שלמעשה אינם אפילו מטוסים לאימון ראשוני, וזאת בחודש הרביעי לאימוננו כטייסים[...] לימודי הקרקע הינם למטה מכל ביקורת ולא מעט תלונות נשלחו על ידי המדריכים על המחסור בציוד היסודי המינימלי אשר איננו קשור כלל בעיכובים צבאיים, אלא בחוסר שיתוף פעולה מוחלט של אגף האפסנאות עם בית הספר."[3]

המצב בבית־הספר הידרדר והלך, וכדי לפתור בעיות של חוסר ציוד במטוסים וארגון לקוי של הקורסים התעורר צורך לשלוח מחלקת פרחי טיס מסן־ג'ין (כמחצית מחניכי הקורס) לסייע כמטילנים במבצע "עין". לאחר תום המבצע הושארו החניכים מסופחים למפציצים כחודש נוסף, אך בפועל הסתובבו באפס מעשה, על אף ההבטחה המפורשת שניתנה להם ערב המבצע, להחזירם לבית־הספר לטיס מייד עם סיומו.

המחדלים קוממו גם שני חניכים אחרים, אלי אייל (פיינגרש) ויצחק (צחיק) יבנה. הם מצאו להם שעת כושר, נטלו מטוס "פייפר", ובמקום לבצע תרגילי טיסה הפנוהו דרומה, לבסיס טייסת־הקרב — לחצור. בדיעבד סיפרו השניים: "ידענו שמי שיבין אותנו בנושא זה יהיה עזר וייצמן, סגן מפקד טייסת־הקרב. ואכן, משהגענו לחצור וסיפרנו לעזר על הסדרים בסן־ג'ין הוא שמענו באוזן קשבת וניגש עמנו לרודי אוגרטין, מפקד הטייסת, שבכל נפשו ומאודו רצה לגדל דור טייסים ישראליים והיה מקובל מאוד על מטה חיל אוויר; וזה, משמע אותנו, אמר: 'שובו צפונה, העניין יסתדר.' שבנו לסן־ג'ין."[4]

ההבטחה מולאה. וייצמן ואוגרטין הביאו את העניין לפני ראש מחלקת ההדרכה של החיל, דן טולקובסקי, ולפני מפקד החיל, אהרון רמז. לאחר דיון יסודי בבעיה הגיעו כולם לכלל הסכמה, שסן־ג'ין אינו מתאים לשמש בית־ספר לטיס, והוחלט לפרק את החבילה: החבורה שהשתלמה בחו"ל תועבר לקורס מרוכז בבסיס עקרון, ואילו שרידי "קורס השבע־מאות", שנזקקו להשלמת אימוניהם, יועברו לשדה הרצליה.

בית־הספר לטיס בסן־ג'ין איכזב בעיקר משום שהמדריכים הזרים לא הכירו את ההווי הישראלי. רוב החניכים היו יוצאי הפלמ"ח, אשר לא ידעו מסורת בית־ספר מסודר ובכל הזדמנות פרקו עול. המדריכים מצאו את עצמם מתוסכלים ועקב כך זלזלו בתפקידם. והיתה עוד סיבה לכשלון, אולי החשובה בסיבות: בית־הספר היה בנוי במתכונת של בית־ספר פרטי לטיס, מה שהוסיף לאווירה החופשית והבלתי־מחייבת של החניכים והמדריכים כאחד.

בית־הספר לטיס בעקרון

בפברואר 1949 — לאחר השתדלויותיהם של רודי אוגרטין ועזר וייצמן — הועברו פרחי הטיס ששבו מצ׳כוסלובקיה מסן־ג׳ין לקורס מתקדם בעקרון. למפקד הקורס התמנה רודי אוגרטין עצמו, מפקד תקיף ובעל כושר ארגון מעולה, והוא העביר לחניכים קורס מרוכז ומאומץ על מטוס שנחשב אז מתקדם — ה״הרוורד״. הקורס נפתח ב־8 בפברואר 1949 וכונה בפי החניכים ״קורס מינוס אחד״, כי הקורס שהחלו בו בצ׳כוסלובקיה נקרא ״קורס טיס מינוס שניים״. החניכים עשו בעקרון כחמישים שעות טיסה, עמדו בבחינות וסיימו את הקורס ב־9 במאי 1949. למחרת התקיים טקס חגיגי של מסדר ענידת הכנפיים. הטקס נערך בנוכחות הרמטכ״ל, רב אלוף יעקב דורי, סגן שר הביטחון לענייני תעופה, חי (סחרוב) יששכר, מפקד החיל, אלוף אהרון רמז וראש מחלקת אוויר, אל״מ דן טולקובסקי, וכמובן קרובי המשפחה של פרחי הטיס. האירוע נפתח בשעה ארבע בדיוק, במסדר חגיגי של אנשי בית־הספר, ולאחר נאום קצר של הרמטכ״ל החל טקס ענידת הכנפיים. ואלה שמות הבוגרים: מנחם בר, פרץ גרוסר, יצחק וולוביץ, שמואל וידיליס, יצחק יבנה, אברהם יפה, ישראל לחובסקי (להב), עזריאל ספיבק (רוזן), אלי פיינגרש (אייל), משה פלדמן (פלד), אריה קאופמן, מאיר רוף, אריה ריטרמן (רותם). עם הענקת הכנפיים לאחרון הטייסים, ולפי סימן מוסכם, הופיע מעל בימת הטקס מבנה של ארבעה ״ספיטפיירים״ שעבר במטס הצדעה אל מול הבימה. את הארבעה הטיסו ארבעת הטייסים הישראליים הראשונים, בוגרי המחזור הקודם: ישעיהו גזית, ישראל (טיבי) בן־שחר, דני שפירא ומרדכי הוד.

למחרת הטקס הועברו הטייסים לבסיס חצור והוצבו לטייסת־הקרב 101, שעל מטוסיה עתידים היו לסיים את הקורס המבצעי ולהיעשות טייסי־קרב מן המניין. ואולם, למרות המחסור בטייסי־קרב ישראליים, לא כל פרחי הטיס הועברו לטייסת זו. מטה חיל־האוויר, ובעיקר מחלקת ההדרכה שבראשה עמד דן טולקובסקי, החליטו כי בוגרי השלב הראשון של הקורסים למדריכי טיס (שהתנהלו באותה עת בשדה הרצליה על מטוסי ״סטירמן״) יוכשרו בעקרון להדרכה על המטוס המתקדם יותר — ה״הרוורד״ — במטרה להעמיד צוות מדריכים ישראליים לכל סוגי המטוסים הנלמדים בבתי־הספר לטיס בארץ. בוגרי קורס המדריכים על ה״סטירמן״ היו פנחס בן־פורת, ישעיהו גזית, ישראל בן־שחר, אהרון קאופמן ועמנואל סולרש (מתנדב יהודי מדרום־אפריקה), ונוסף עליהם סופחו לקורס מדריכי ה״הרוורד״ שני טייסים מתנדבים, אויגן קרפט מצ׳כוסלובקיה וסני אוספובט. במהלך הקורס צורפו לו עוד חניכים אחדים, כך שמספר מסיימיו הגיע לחמישה־עשר.

קורס מדריכי ה״הרוורד״, שהותאם בידי רודי אוגרטין במיוחד לחניכים האלה, החל בסוף יולי 1949. הוקצו לו גם המדריכים הטובים ביותר:

המתנדבים ג'ון סולטו, צ'סטר בלק, וראד נוט, לסלי איסטרמן, וכן הטייס איש המח"ל יליד צרפת מוריס בן־סימון, מדריך לטיסת מכשירים ששירת בחיל־האוויר הצרפתי ובחברת "אייר פראנס", צבר ניסיון רב בטייסת התובלה ותרם הרבה בהדרכת הטייסת. הקורס עצמו החל "ברגל ימין". אף על פי שהמטוסים שעמדו לרשות החניכים היו מעטים ושחוקים — הן ממבצעי המלחמה והן מהאימונים הרבים — הצליחו אנשי טייסת התחזוקה להחזיקם במצב טיסה, והקורס הסתיים ללא תאונה רצינית. הארגון, הסדר והקצב של הקורס הפתיעו לטובה והחניכים והמדריכים עבדו קשה.◆ הכוונה היתה למצות את החומר ולסיים את האימונים במהירות האפשרית.

קורס מדריכי ה"הרוורד" הסתיים ב־3 בנובמבר 1949, ומייד הוחל בהכנות לפתוח בהדרכת חניכים על מטוס זה. הקורס אכן החל, אך כעבור שלושה ימים נאלצו להפסיקו בשל התנאים הלא־מתאימים ובשל מחסור בחלפים למטוסים. אז נפלה ההחלטה לפתוח בית־ספר מרכזי לטיס — בשדה סירקין.

בית־הספר לטיס בהרצליה

במרס 1949 הועבר בית־הספר לטיס ממעונו בסן־ג'ין להרצליה, ועמו פרחי הטיס שעמדו לסיים או שסיימו כבר את אימוני הטיסה הראשוניים על מטוסי "פייפר". בהרצליה עמדו אפוא להתחיל באימוניהם על מטוסי "פייפר" ו"סטירמן", ובית־הספר הוכן לקליטת החניכים. למפקדו נתמנה טייס מתנדב מדרום אפריקה, ראש טייסת (רס"ן) דני רוזין, שהיה בימי הקרבות מפקד טייסת ה"דקוטות" המפוארת 103.

בהיותו חניך חיל־האוויר הדרום־אפריקני וטייס רב ניסיון במלחמת העולם השנייה רצה רוזין לבנות את בית־הספר לטיס צבאי במתכונת

◆ פכים קטנים מהווי הקורס ניתן למצוא בתיאור הבא: שני מדריכים לעולם לא עייפו מטיסה. היו אלה אשפי הטיס ואמני האקרובטיקה האווירית ג'ון סולטו וצ'סטר בלק. כשעלו השניים למרומים לבצע מפגן אירובטי במבנה היו אנשי הבסיס אצים החוצה ועומדים פעורי־פה למראה ביצועיהם. באחד הימים נטלו החניכים ישעיהו גזית וישראל בן־שחר שני מטוסי "הרוורד" בלי שאיש יֵדע על כך, המריאו והחלו במלאכה. לפתע נשמע בבסיס רעם ה"הרוורדים". באוויר היתה תחושה של אסון קרב, שכן השניים היו ידועים כטייסים מוכשרים ואמיצים אבל חסרו ניסיון באירובטיקה. כל הקריאות אליהם ממגדל־הפיקוח לא עזרו. מפקד הבסיס, ביל כץ, שהופיע במקרה, היה עֵד לאירוע, וידע היטב במה עלולה להסתיים טיסת־ראווה שכזאת. משנחתו השניים נחיתה מושלמת לאחר "הצגתם" ציפה להם כץ בפאתי המסלול וקראם אליו. את אשר דובר ביניהם לא שמע איש מלבדם, אולם לעולם לא חזרו עוד השניים על תעלול כזה.

בתי־הספר לטיס של חיל־האוויר הדרום־אפריקני ושל חיל־האוויר המלכותי הבריטי. בניהול סייע לו מתנדב יהודי יליד רודזיה, הטייס קולמן מאיירס, שזה מקרוב בא מדרום־אפריקה, שם היה אחראי על בית־הספר לטיס של חיל־האוויר הבריטי. מאיירס למד טיס ברודזיה ושירת כטייס במלחמת העולם השנייה, ובבית־הספר בהרצליה מונה מדריך טיס ראשי. הוא הביא עמו שיטות הדרכה וספרות מקצועית של בית־הספר לטיס של חיל־האוויר המלכותי, והחדירן וביססן בשיעורי ההדרכה בבית־ספר זה, ולאחר מכן בבית־הספר לטיס בכפר סירקין. מדריך הקרקע הראשי היה הנווט הישראלי ג'ו גליקמן, ומדריכי הטיס היו חמישה טייסים, מתנדבים יהודיים מדרום־אפריקה: עמנואל (מני) סולרש, רלף פוטרמן, סני אוספובט, ריקי הנריק ונפתלי בלאו. בין מדריכי הקרקע בלט אדם שתקאי, טייס ארץ־ישראלי, בוגר קורס טיס בחיל־האוויר המלכותי. ואחד הישראלים הראשונים שעברו בעצם ימי מלחמת השחרור קורס הסבה למטוסים דו־מנועיים ואף הספיק להטיסם בפעולות מבצעיות. שתקאי, בעל אופי שקט ומאופק, השפיע הרבה על חניכיו בלימודי הקרקע והצליח להתאים את דרישות המשמעת בקורס לטבעם ולאופיים של הישראלים. עמיתו להדרכת מקצועות הקרקע היה מתנדב יהודי מאנגליה, מהנדס הטיס פול ג'ייקובס. שליש הבסיס היה ישראלי, אלי ארד (ארליך), והשליש הממונה על חניכי בית־הספר היה גם הוא מתנדב יהודי מדרום־אפריקה, אריק ברמן. על המנהלה הופקד קצין המנהלה אביגדור שנידל.

בסופו של דבר הונהגו בבית־הספר לטיס בהרצליה שתי שיטות הדרכה: שיטת חיל־האוויר המלכותי, אותה הביאו הטייסים יוצאי חיל זה, לסלי איסטרמן וקולמן מאיירס, ושיטת בתי־הספר האמריקניים לטיס, שהובאה והושתלה בהצלחה ניכרת בידי הטייסים המתנדבים ג'ורג' ליכטר ופפי גרין. מתפקידם של מדריך הטיס הראשי ומדריך הקרקע הראשי היה למזג את שתי שיטות־האם לשיטת הדרכה יעילה אחת שתענה על צרכיו המיוחדים של חיל־האוויר הישראלי.

באותה העת היו בהרצליה שתי קבוצות של פרחי־טיס: קבוצת שרידי "השבע־מאות", שסיימו את טיסותיהם על ה"פייפר" ועמדו להתחיל בטיסות על מטוס הלימוד הממשי הראשון, ה"סטירמן", וקבוצת טייסים שבאה להרצליה לעבור קורס מדריכים על מטוסי ה"סטירמן". תנאי ההדרכה בבית־הספר היו קשים ובדרך הטבע הועדפו מי שיועדו להיות מדריכי טיס. לגבי אנשי הקבוצה השנייה חזרה ונשנתה התמונה המוּכּרת של מחסור חמור במטוסי אימון לעומת הדרכת־יתר במקצועות הקרקע. הדברים הגיעו לידי כך שכדי למצוא תעסוקה לחניכים העבירו אותם קורס למדריכי ספורט וקורס לסמלים קרביים. אחדים מהם אף הועסקו בסבלות ובניקיון. לבסוף פקעה סבלנותם של החניכים והם החליטו לשבות. דובר הקבוצה, החניך

יואש צידון (צ׳אטו),◆ פנה למפקד להק ההדרכה בחיל, דן טולקובסקי. זה שמע את טענותיו והשיב בפסקנות, כי עיקר מיכסת הטיסות בארבעת ה״סטירמנים״ יוקצה גם להבא לחמשת חניכי קורס המדריכים, וזאת מנימוקים שמטה חיל־האוויר אינו חייב להביאם לפני פרחי הטיס.

צידון לא ויתר, ולאחר שהתדפק על כל דלת בחיל ושיגר מכתבים ופניות לכל מי שיכול לסייע במאבקו כתב מכתב לראש הממשלה ושר הביטחון דוד בן־גוריון, עם העתקים לראש המטה הכללי ולמפקד חיל־האוויר. במכתב זה תיאר את תלאותיהם של חניכי קורס הטיס. בראשית דבריו הזכיר את פניית חיל־האוויר בתחילת קיץ 1948 לרוב יחידות הצבא, להמציא מתנדבים לקורס טייסים, ופירט את הסיבות שהניעוהו לכתוב. הוא הגדיר את ניהול הדברים עד כה כ״שורת כשלונות הנמשכת זה כשנה, אשר הביאה לאיבוד זמן יקר מאוד לאימון טייסים, הוצאות גדולות מאוד לריק, הורדת רוח האנשים עדי עפר ונסיונות רבים לעזיבת תפקיד חלוצי זה.״ בהמשך תיאר את נתיב הייסורים שעברו פרחי הטיס: ״חוסר הארגון בלט מתחילה ולכן נאלצו אנשים שבאו מתפקידים וחיי מתח צבאיים להתבטל במשך כחודשיים על מנת לעבור כשבוע של מבחנים[...] אך מייד עם גמר מבחני הכניסה[...] נתגלה שאין קורס, אין תכנית לקורס, אין מטוסים ואין מדריכים.״ פרטים קטנים ביותר, כגון לוח, גיר ומחברות, לא סופקו לצוערים. ״באפסנאות [נאמר לחניכים] כי אין אנו קורס לטיס ושעלינו לפנות לקצין התרבות אם רוצים אנו ללמוד משהו.״ בהמשך הוסיף צידון ופירט, כי אחרי שחלק מהצוערים נשלחו להשתתף במבצע ״עין״, ולאחר עוד חודש של עיכובים, שוב חולקו הצוערים בינואר 1949 לשתי קבוצות, ומתוך חוסר באפשרויות אימון נשלחו מחציתם לקורס תותחנות נ״מ בחצור. הנותרים היו אמורים להתחיל בתקופת אימונים אינטנסיבית, אך לא היה אפשר לקיים את לוח־הזמנים, מחוסר ציוד ללימודי קרקע ומחוסר מכונאים. בינתיים הודיעה מחלקת ההדרכה של החיל במחצית יוני 1949 כי הפסיקה את הטיסות לכל הצוערים

◆ יואש צידון נולד בעיר פוקשני שברומניה. הוא עלה ארצה בשנת 1941 במסגרת ״עליית הנוער״ וסיים את בית־הספר לקציני־ים בחיפה. סופח לפלמ״ח, נשלח לקורס מ״מים, ועם סיומו נשלח בקיץ 1945 לאירופה במסגרת הפלי״ם, כמלווה אוניות. עם אחת האוניות שליווה נקלע לקפריסין והשתתף שם בפיצוץ שתי אוניות בריטיות. כשהגיע ארצה נשלח למצרים עם קבוצה שמתפקידה היה להגן על היהודים שם מפני פרעות העלולות לפרוץ נגדם. לאחר שובו שימש מלווה שיירות ואלחוטן בירושלים הנצורה. בהיותו עד למבצעי הגבורה של הטייסת הקלה גמלה בליבו ההחלטה לעבור קורס־טיס, ולאחר השתדלות רבה העבירוהו, בהפוגה הראשונה, לחיל־האוויר. הוא הוצב לבית־הספר בסרג׳ין, ויחד עם חבריו לקורס עבר את כל הטלטלות, התהפוכות והציפיות עד שהגיע להרצליה.

למשך מחצית השנה. את מכתבו סיים צידון בקביעה, כי ביטול "הטיסות וההישגים המועטים שהשגנו יביא לידי שבירת רוח המתנדבים אשר נמצאים זה שנה בהתמרמרות בלתי פוסקת והתוצאה הצבאית תהיה מחסור חמור עד כדי סכנה בטייסים ישראליים."[5]

ניכר היה שהדברים פורצים ממעמקי ליבו של הכותב; אולם עד שבאה התשובה למכתבו כבר הסתיים קורס מדריכי ה"סטירמן" והמטוסים התפנו לאימון החניכים. בדיעבד ברור ששיקוליו של ראש מחלקת ההדרכה, דן טולקובסקי, הצדיקו את עצמם, שכן יותר מכול היה החיל זקוק לצוות מדריכים ישראליים שימלאו את מקומם של המתנדבים הרבים ששבו לארצותיהם. היה צורך דוחק להכין קאדרים, שיהוו את התשתית המוצקה לבניית חיל־האוויר הצעיר.

משהתפנו ה"סטירמנים" עלו עליהם החניכים לאימוני השיגרה שלהם ובאו ימים אפורים של טיסות־הדרכה ובחנים, חששות והדחות מטעמי בריאות או כושר. אין תימה אפוא, שדווקא בעת ההיא היו חניכים ש"נשברו", שכן לאחר שעלו על המטוסים המתקדמים יותר נפסלו לטיס. לרוב קיבלו פרחי הטיס המודחים את הדין, אך היו שלא הסכימו להיכנע לפסיקתם של המדריך ובוחן הטיס. סיפורו של דני הוא סיפור־חריג, אך יש בו עדות לתשוקתו העילאית של האדם לטוס:

דני, צבר יליד ירושלים, עסק בילדותו בבניית טיסנים והיה חבר נאמן בקלוב התעופה. כשגדל עבד כמכונאי מטוסים בחברת "אווירון", וכשחויל היה למכונאי בטייסת ה"מסרשמיטים" בשדה עקרון. יום אחד גמלה בליבו ההחלטה להיות טייס, ולאחר שעבר את הבדיקות והמבחנים ונמצא ראוי לקורס טיס הוצב בסן־ג'ין. הוא עבר את אימוני הקרקע בהצלחה ואף טס טיסת יחיד במטוס "פייפר". הכול הלך אפוא למישרין — עד שעבר דני לטוס על מטוסי "סטירמן". בשלב זה נמצא שאינו מתאים לטיס והוא הודח מן הקורס.

כלפי חוץ קיבל דני את ההדחה בשלווה. למחרת הוצב לטייסת 101 בחצור במקצועו הקודם, מכונאי מטוסים. לא חלפו שבועיים ובאחד מימי השישי הופיע דני בבית־הספר לטיס בהרצליה, לבקר את חבריו לקורס, ובידו מזוודה קטנה. מספר דני: "הבחורים קיבלוני בשמחה, ולאחר שמחת הפגישה וסיפורי חוויות התחמקתי מהם ופניתי לענייני, לפי התכנית שהתוויתי בשבועיים האחרונים. גררתי להאנגר מיכל ריק של מטוס קרב שמצאתי מתגולל בשטח, שלפתי מתרמילי מערכת צינוריות שהכנתי בבסיס קודם לכן והרכבתים למיכל שהכנסתי לתוך מטוס 'פייפר' שעמד בהאנגר לאחר תיקון. נטלתי את קופסת הצבע האפור שהבאתי עמי מחצור וטשטשתי את סמליו הצבאיים של המטוס." דני מילא בשלווה את שני מיכלי המטוס, המיכל המקורי והמיכל המוסף, ולאחר שבדק ונוכח שהדלק עובר מהמיכל המוסף בצורה תקינה, אסף את כליו לתרמילו ושב והצטרף לחבריו.

למחרת, בארבע לפנות בוקר, פסע דני לתוך ההאנגר, וכדי שהדבר ייראה טבעי ככל האפשר ביקש מהשומר שיסייע לו לפתוח את השער. הוא עלה למטוס, התניעו, הרכין ראשו כלפי השומר כמבקש ברכת פרידה, עלה על המסלול והמריא בכיוון הים. כשייצב את מטוסו מעל לים פרש מפות על ברכיו והמשיך בטיסתו ללא תקלות. הכול פעל אפוא כמתוכנן.

"ביום שבת ה־11.6.1949 בשעה שבע בבוקר," כתב מפקד בית־הספר, ראש טייסת דני רוזין, ביומנו, "הגיע אלי הקצין התורן והודיעני שנגנב מטוס 'פייפר'. כששמעתי את הודעתו פרצתי בצחוק וקראתי — 'לא ייתכן!' על כך עננו הקצין התורן — 'אם כן בוא והיווכח!'. ניגשתי עמו למוסך ואמנם חסר מטוס. עברתי במחנה והמטוס איננו. צלצלתי למטה — למפקד להק ההדרכה, דן טולקובסקי, והודעתיו שנעלם מטוס. אף הוא פרץ בצחוק וקרא — 'איך זה יכול להיות?' עניתי: 'בוא וראה.' כעבור שעה קלה הגיעו ראש להק דן טולקובסקי וסגנו לסלי שגם [מתנדב מדרום אפריקה]. לאחר שנוכחנו שוב שהמטוס אמנם חסר ניסינו לבדוק מי יכול היה לעולל זאת, אך לא יכולנו להגיע לכל מסקנה. חניכי הקורס לא נמצאו בבית־הספר, שכן אמש סיימו את הקורס הראשוני, ומפי השומר לא יכולנו להוציא דבר ברור, פרט לעובדה שהטייס שיצא היה חניך בית־הספר."

משלא נמצאו עקבות המטוס האבוד בתחומי בית־הספר, עלו דני רוזין ושניים ממדריכי בית־הספר לטיס לשלושה מטוסים והחלו סורקים את האיזור, אולי יימצא המטוס חונה בסביבה, אולם לא מצאו דבר. באותה עת התקדם דני במטוסו הקל צפונה. בזמן המשוער נראה לו חוף קפריסין. הוא עבר את האי והמשיך צפונה, ולפתע נקלע למזג־אוויר גרוע. לדבריו, "הראות הלכה והצטמצמה. רוח חזקה היכתה בכנפיים וטלטלה את המטוס טלטלה רבה עד שבקושי השתלטתי על ההגאים. באותה עת הבחנתי גם שהדלק במיכל המוסף אוזל לגמרי, והבנתי שעלי לנחות, ומהר ככל האפשר." הוא הסתכל סביבו וראה רצועת חוף צרה — החוף התורכי. "משכתי לשם אך החוף שם נכנס בצורה תלולה לתוך הים. הנמכתי והבחנתי בין גושי ההרים הטובלים בים בפתחו של נחל. ידעתי שזה המוצא היחידי ונחתתי."

על אף הרוח החזקה, הראות הלקויה והמשטח הקצר הצליח החניך שהודח מקורס הטיס להנחית את מטוסו על חלוקי הנחל. גלגלי המטוס קיפצו על האבנים הקטנות עד שאחד מהם נתקע באבן גדולה, המטוס התהפך על גבו ואחת מכנפיו טבלה בים. כעבור דקות אחדות הזדחל הטייס מתוך המטוס ההפוך ויצא ממנו ללא שריטה, מוצא עצמו עומד על החוף התורכי.

איכר שעמד ממרחק והתבונן במחזה אץ אל הטייס, וכשראה שהוא רועד מקור הזמינו לבקתתו. בינתיים הודיע בחשאי לתחנת המשטרה הקרובה על האורח הבלתי צפוי. כעבור שלושה ימים הופיעו שני שוטרים ולקחו אותו אחר כבוד בטנדר שלהם. אולם בדרך נמלך דני בדעתו, קפץ לגיא ונעלם

מעיני השוטרים. אלה אף לא טרחו לרדוף אחריו, שכן ידעו כי כשיציק לו הרעב, ממילא יגיע אליהם. וכך היה: הוא נאלץ לשוב ולהתייצב במשטרה. שם חקרוהו, ומשלא מצאו דופי בסיפורו שחררוהו.

בינתיים נמשכו החיפושים בארץ. "שלושה ימים, מבוקר עד חשכה, טסתי בחיפושי אחר המטוס האבוד," סיפר דני רוזין. "התביישתי שבבסיסי נעלם מטוס מבלי להשאיר עקבות. דאגתי גם לשלום הטייס. אותם ימים לא ירדתי מהמטוס אלא כדי לתדלקו ולהצטייד בכריכים. לבסוף נואשתי. אז נודע לנו שהמטוס נחת בתורכיה."

לאחר ששוחרר דני הגיע לאיזמיר. בצר לו ניגש לאחד מנכבדי הקהילה היהודית וסיפר לו שנתקע בעיר בדרכו לצרפת. האיש הזמינו לביתו והפציר בו כי ינוח עד שיסדיר לו נסיעה באונייה לצרפת. כשהגיע יום היציאה המקווה, העניק לו בעל־הבית מעט דמי־כיס והעלהו לאונייה שעגנה בנמל. בעומדו על הסיפון הודה דני בלבביות למארחו, אך זה הפטיר ש"אין צורך להודות, הוא עושה רק את אשר ציווהו מצפונו." לאחר יומיים הגיעה הספינה ל...חיפה. על סיפונה עלו אנשי ספינת־משמר ישראלית ואנשי המשטרה הצבאית ועצרו את דני במקום. כעבור ימים אחדים הועמד דני למשפט. להגנתו נחלץ ד"ר מילר, הפסיכולוג של חיל־האוויר. הוא טען לפני השופטים שדני נולד לטיס, ומשום שקיצצו את כנפיו נוצר בו דחף שאינו בר־כיבוש לעלות עוד פעם אחת לבדו למרומים. גם חוות־הדעת של מפקדיו היתה חיובית ודני נשפט לשנת מעצר פתוח.

מייד לאחר מכן נשלח איש חיל־האוויר לתורכיה, לבדוק אם ניתן להחזיר את המטוס לישראל. בבואו התברר לו שגם הפעם היו התורכים מכניסי אורחים למופת: הם חילצו את המטוס והעבירוהו לחצר תחנת המשטרה הקרובה, לאכסנו עד שיוברר מה ייעשה בו; אך מאחר ששער החצר היה צר מדי, ציווה מפקד המשטרה לקצץ את כנפי המטוס כדי שיהיה אפשר להכניסו לתוכה. כשראה נציג חיל־האוויר את המטוס קצוץ הכנפיים, הפטיר באדיבות באוזני קצין המשטרה, כי למעשה "נשלח למסור את המטוס כמזכרת לאנשי המשטרה, לזכר טיסה שלא הושלמה..."[6]

בשל מספרם המועט של מטוסי האימון התמשכו האימונים עד אמצע ספטמבר 1949. אז הועבר בית־הספר לכפר סירקין, ושם נמצאו לחניכים מטוסים במספר מספיק לסיום מהיר של הקורס. וכך כתב ביומנו סא"ל דני רוזין על הפרידה משדה הרצליה: "עברתי הבוקר בבסיס הריק, ומשראיתי שהכול נעול, ניגשתי לחדרי שעל דלתו היתה פחית ועליה רשום 'מפקד בית הספר', הורדתי הפחית בזהירות והכנסתיה לתיקי. העפתי מבט בחדר הריק, נעלתי דלתו ומיהרתי למכוניתי. הייתי אחרון העוזבים. בשער הצדיע השוטר. התבוננתי בו — היה זה איש חיל־רגלים שהופקד לשמור על המחנה הריק. משהו זע בתוכי. השבתי הצדעה ובלי לפנות לאחור המשכתי דרכי למטה חיל־האוויר."

בית־הספר לטיס שהה בהרצליה פחות משנה. קבוצה אחת של טייסים סיימה בו קורס מדריכים על "סטירמן" ושתי קבוצות נוספות "קורס ראשוני". לשאר החניכים היה זה מעון־מעבר בלבד, והוא נחרת בזכרונם כמקום שבו היו נתונים בין רצון עז לטוס לבין ייאוש מכרסם.

בית־הספר לטיס בכפר סירקין

אין ספק שלידתם הקשה של הקורסים לטיס ולמדריכי טיס אילצה את מפקד החיל ומטהו למצוא פתרון יסודי לעניין בתי־הספר לטיס, שהיה כה חשוב לגורלו של חיל־האוויר. ואכן, ביוזמתו ובהמלצתו של ראש להק אוויר דניאל שמשוני נבחן העניין, ומפקד החיל, אלוף אהרון רמז, הכריע שיש לבחור בבסיס מתאים אחד ללימודי הטיס ולהדרכת צוותי האוויר לכל ענפיהם. לצורך זה נבחר בסיס שדה כפר סירקין.

ב־1 בינואר 1950 נפתח בית־הספר לטיס בכפר סירקין, ושמו של הבסיס הוסב ל"בסיס אלון" (על־שם "מודי" אלון, המפקד הראשון של טייסת־הקרב הראשונה, שנספה באוקטובר 1948). למפקד הבסיס מונה סא"ל בנימין בונה (בוניסלבסקי), והוא ועוזריו הכינו את הבסיס לקליטת הקורסים הראשוניים והקורסים המתקדמים לטיס. שני סגניו של בונה באותה עת היו מדריך הטיס הראשי רס"ן גדעון (גדע) שוחט, שהיה קצין הדרכה ראשי, ומדריך הקרקע הראשי סרן אדם שתקאי. אליהם סופח רס"ן לסלי איסטרמן, שנתמנה בוחן טיס ראשי והיה כפוף ישירות למפקד הבסיס.

בבסיס סירקין פעלו עתה חמש טייסות הדרכה: בית־ספר לטיס ראשוני על "סטירמנים"; בית־ספר לטיס מתקדם על "הרוורדים"; בית־ספר לצוותי אוויר על "אנסונים" (שהיה "בית־ספר ללימודי קרקע" לכל מקצועות האוויר); בית־ספר למדריכי טיס על "סטירמנים" ו"הרוורדים"; ובית־ספר לטיס דו־מנועי על "קונסולים". נוסף על כך הוקם לקראת סוף שנת 1950 בית־ספר למדריכי טיס.

בית־הספר לטיס ראשוני על "סטירמנים"

בבית־הספר הזה נקלטו מקצת החניכים מהרצליה. מפקדו הראשון של הקורס היה סרן פנחס בן־פורת, מראשוני טייסת א' וטייסת ה"דקוטות" 103, שביצע במלחמת השחרור טיסות מבצעיות מסוכנות במטוסים קלים. במחנה סירקין הוטל עליו לארגן את "בית־הספר לטיס ראשוני", והוא עשה זאת בקפדנות וביסודיות. בן־פורת היה אחראי לשני המחזורים הראשונים של חניכי קורס ה"סטירמנים". הוא מצא לנכון לפצות את החניכים מהרצליה על מה שהפסידו בעבר והעמיד לרשותם יותר מעשרים מטוסי "סטירמן" מתוך השלושים שנמצאו אז בבית־הספר.

בית־הספר לטיס מתקדם על "הרוורדים"

מפקדו הראשון בכפר סירקין היה ג'ורג' ליכטר, טייס מח"ל מהולל מארצות־הברית. החניכים החלו בקורס רק ב־14 בפברואר 1950, כחודשיים וחצי לאחר פתיחתו הרשמית של בית־הספר בבסיס, כי ההכנות וההתארגנות של בית־הספר ארכו שבועות מספר.

כשלושים חניכיו של קורס הטיס המתקדם הראשון בבסיס סירקין התקבצו מהקורסים שהתקיימו בצ'כוסלובקיה ובאיטליה והגיעו אליו משלב־הביניים בהרצליה. הם סיימו את הקורס ב־1 באוגוסט 1950. בוגרי הקורס שהיו יוצאי צ'כוסלובקיה: יוליק ברונשטיין, משה מלניצקי (תדמור), יהודה מונק, הוגו מרום (מייזל), יוסף (ג'ו) פלצ'ק (אלון), יואל קוסטה, מאיר (מילוש) שפר (פישר), אברהם יודנפרוינד (יודפת), שיוביץ וליבוביץ. יוצאי איטליה היו: יחזקאל סומך, עיני בן־שלום, ירוחם אמיתי (ורהפטיג) וזאב לונדנר (לירון). חניך נוסף שסופח לקורס היה עולה מאוסטרליה, הרי קרסנשטיין. בטקס ענידת הכנפיים לטייסים החדשים הכריז ראש הממשלה ושר הביטחון, דוד בן־גוריון, כי הקורס "הינו קורס מספר אחד" של בית־הספר לטיס במדינת ישראל. למחרת הטקס הופנו החניכים לקורס טיס מבצעי בטייסת־הקרב 101, שנמצאה אז בשדה רמת־דוד.

ב־14 בדצמבר הסתיים קורס מס' 2 בכפר סירקין. הטייסים שסיימו קורס זה היו: אריה (לסלי) אוסטרוב, אריה אלוף, עמרי אריאב, אברהם הכהן, אורי יפה, גבריאל (גבי) מאיר, אריאל נאור (נייר), יעקב סלמון, משולם (שוליק) ספיר, הלל ספקטור, בנימין ניצנפלד (פלד), חנן פריימן, יואש צידון (צ'אטו), בנימין רון, שלום רקיר. כבר ב־28 ביוני 1951 החל בכפר סירקין קורס טיס מס' 3. הקורס נפתח בסדרת אימונים מאומצים, והחניכים, שבעבר היו חניכי בתי־הספר בסן־ג'ין ובהרצליה, חשו סוף־סוף שהם במסגרת תעופתית מלאה. אחריו התחיל קורס טיס מס' 4 — כארבעה חודשים על ה"סטירמנים", ומייד אחר־כך קורס־טיס מתקדם על "הרוורדים".◆ משעות הבוקר ועד שעות הערב המאוחרות המו שמי כפר סירקין מטוסי אימונים.

◆ אחד מחניכי הקורס המתקדם היה שמואל שמואלי, יליד לודז' שבפולין. ב־1933, בהיותו בן שנתיים, עלה ארצה עם הוריו וגדל ברמת־גן. למד בבית־הספר המקצועי "מכס פיין" וסיימו במגמת מכונאות. מגיל שש־עשרה היה חבר ההגנה וחבר קלוב התעופה. אין תימה אפוא, שעם גיוסו לצה"ל התנדב לקורס טיס וכשהתקבל לא היה קץ לאושרו. "שמואלי שמואל היה נער רזה וגבוה והצעיר שבקבוצה," סיפר הטייס ישעיהו גזית, מדריכו בקורס, "ובטיסותי הראשונות עמו לא האמנתי שיסיים את הקורס. אך כעבור זמן קצר נתבלט שמואל כמוכשר ביותר לטיסה." למעשה אף היה מועמד להיות חניך מצטיין.

ב־24 באוקטובר 1950 יצא שמואלי עם המדריך עמנואל סולדש לטיסת לילה במטוס "הרוורד", אחת מטיסות הלילה האחרונות שלו במסגרת הקורס. הלילה לא

בית־הספר לטיס דו־מנועי

בית־ספר זה הוקם בעקרון, ובשלב מאוחר יותר ב־1950 הועבר לכפר סירקין. הועברו בו קורסים בנווטות, באלחוטנות, בפקחות טיס ובמקלענות אוויר, וכן קורס למקצועות קרקע הקשורים בטיס דו־מנועי. בסירקין היה מפקדו הראשון הטייס צבי טוהר (טרויהרץ). בין ראשוני המדריכים שהדריכו בטיסה היו הטייס הרברט (הרבי) רותנברג, יליד גרמניה, שלמד לטוס בחיל־האוויר הבריטי והגיע ארצה כמתנדב במלחמת העצמאות, וכן שני מדריכים יוצאי דרום־אפריקה, הטייסים מוריס סגל וחגי אגמון (הוגו אלפרשטיין).

בראשית 1950 היו בבית־הספר לטיס דו־מנועי שמונה מטוסים: ארבעה "קונסולים" דו־מנועיים ישנים שבהם אימנו טייסים, וארבעה "אנסונים" דו־מנועיים עתיקים שבהם אומנו הנווטים והאלחוטנים. החניכים הראשונים בקורס הטיס על ה"קונסולים" היו הטייסים אברהם בראון, עמנואל גלעדי, מילוש שפר (פישר) וירוחם אמיתי (ורהפטיג). המדריכים במקצועות הקרקע ומדריכי נווטות האוויר היו גבריאל (גבי) מכוש, עולה מרומניה, אוברי אהרונסון ודן קני, יליד דרום־אפריקה.◆ החניכים הראשונים בקורס מס׳ 1 לנווטות היו גדעון בופמן, אברהם גולדרייך, עלי דוד (מילוש ילינק) ואריה סגל.

בית־הספר למדריכי טיס

בית־הספר למדריכי טיס החל את פעולתו בשני גפים: בהרצליה, שם למדו המדריכים הדרכה ראשונית על "סטירמנים", ובעקרון, שם לימדום הדרכה מתקדמת על "הרוורדים". כשעברו שני הגפים לכפר סירקין הם אוחדו

(המשך)

היה בהיר במיוחד ובשמי כפר סירקין התאמנו באותה העת חניכים נוספים. לאחר סדרת האימונים באוויר התכונן שמואלי לנחיתה. הוא הנמיך טוס, אך בהיותו כמאה מטר מעל המסלול הבחין לפתע במטוס נוסף מן הצד, שבא לנחות על אותו מסלול עצמו. במטוס זה ישב חניך יחיד מאותו הקורס, יהושע בוטס. שדה־הראייה של המדריך במטוס ה"הרוורד" מצומצם משום שהחניך מסתירו, ולכן לא הבחין מדריכו של שמואלי במטוס המתקרב מהצד במהירות ובאותו הגובה. נראה ששני המטוסים לא הודיעו למגדל־הפיקוח על הצטרפותם להקפה. התאונה היתה בלתי־נמנעת: שני המטוסים התנגשו. לאנשי הבסיס לא נותר אלא לחלץ את גופתו של שמואל שמואלי ואת יהושע בוטס שנפצע קשה. המדריך עמנואל סולרש נחלץ בפצעים קלים יותר.

◆ בראשית מלחמת העולם התנדב דן קני לצבא הדרום־אפריקני, ולאחר שהתקבל לחיל־האוויר שם עבר קורס נווטות. בתפקיד זה השתתף בטיסות מבצעיות מעל שמי איטליה. ביולי 1948 התנדב לחיל־האוויר הישראלי ובמלחמת העצמאות טס טיסות מבצעיות במטוסי "בופייטר" ו"דקוטה". עם הקמת בית־הספר לטיס דו־מנועי בכפר סירקין נתמנה מדריך ראשי לנווטות.

לבית־ספר אחד, ומפקדו הראשון היה הטייס הישראלי בוגר מחלקת הטיס של הפלמ"ח אהרון געתון (קאופמן). בסגל בית־הספר היו טייסים ישראליים רבים, ומיפקדת בית־הספר השתדלה להציב אליו כל טייס שנראה לה מוכשר להדרכה. נוסף על כך, למען לא יקפאו על שמריהן שיטות ההדרכה המבוססות בעיקרן על שיטות מימי מלחמת העולם השנייה, נשלחו טייסים ישראליים צעירים לקורסים שונים של הדרכת טיס בבתי־הספר לטיס ולתעופה של חילות־האוויר הבריטי והאמריקני; זאת מתוך רצון שהמשתלמים ינחילו לפרחי הטיס את שיטות ההדרכה החדישות ביותר הנהוגות בחילות־האוויר המתקדמים.

התארגנות ופעילות בבית־הספר בבסיס סירקין

לקראת ראשית ינואר 1950 התגבש המבנה הארגוני של בסיס סירקין כדלקמן:

מפקד כנף 12*
בנימין בונה

קצין הדרכה ראשי
גדעון שוחט
בוחן טיס ראשי
דוד איסטרמן

מפקד טייסת מתקדם	מפקד טייסת ראשוני	מפקד בית־ספר ללימודי קרקע
גיורא ליכטר	פנחס בן־פורת	אדם שתקאי
("הרוורדים")	("סטירמנים")	(טייסת קרקע)

מפקד טייסת דו־מנועי	מפקד טייסת למדריכי טיסה
צבי טוהר	אהרון געתון
אחריו	אחריו
חגי אגמון	טיבי בן־שחר
"אנסונים", "קונסולים"	"הרוורדים" ו"סטירמנים"
עוסקת גם בהטסת חניכים לנווטות	(התחיל ב־1951)

במרס 1950 התחלף הפיקוד של בסיס סירקין. מפקד בית־הספר לטיס, ראש־כנף, סא"ל בנימין בונה, הועבר לתפקיד בכיר אחר ובמקומו התמנה

* במרס 1950 התחלף פיקוד הכנף ולמפקד החדש התמנה סא"ל גדעון שוחט. בדצמבר 1951 התחלף הפיקוד שוב ולמפקד הכנף התמנה סא"ל דוד (לסלי) איסטרמן.

ראש־כנף סא"ל גדעון (גדע) שוחט. שוחט, יליד הארץ, היה בוגר בית־ספר לטיס בחיל־האוויר המלכותי, והוא שם לו למטרה לגבש את העולים החדשים ואת אנשי המח"ל יחד עם ילידי הארץ ליחידה בעלת רוח צוות איתנה. מייד עם מינויו חלו שינויים בסגל ההדרכה ובסגל המנהלי של הבסיס: בוחן הטיס הראשי רס"ן דוד (לסלי) איסטרמן התמנה לקצין הדרכה ראשי; פקד־טיס ישעיהו גזית התמנה מפקד בית־הספר לטיס ראשוני; פקד־טיס סגן חגי אגמון (הוגו אלפרשטיין) התמנה למפקד הראשי של בית־הספר לטיס דו־מנועי ודן קני למפקד טייסת לימודי קרקע; סם שניידר, טייס יהודי שזה עתה הגיע מארצות־הברית, התמנה לבוחן טיס ראשי והועסק בתפקיד זה כאזרח; ועודד אברבנאל שימש טייס־מדריך בבית־הספר לצוותות אוויר. אדם שתקאי המשיך בתפקידו כמדריך קרקע ראשי. השפה האנגלית המשיכה לשמש שפת ההדרכה בבית־הספר.

בתוך כך המשיך באימוניו קורס טיס מתקדם מס' 3. חניכי הקורס היו אחרוני קבוצת "השבע־מאות", ואליהם צורפו שלושה־עשר פרחי טיס חדשים (שרק אחד מהם סיים את הקורס). הקורס הסתיים ב־12 באפריל 1951. רק אחד מהבוגרים התחיל את לימודי הטיסה שלו בקורס המכין בכפר סירקין. כל השאר החלו את לימודיהם עוד ב־1948 בבסיסים אחרים. למחרת הקורס הופנו חלק מהטייסים לקורס טיס מבצעי על "ספיטפיירים" וחלקם הופנו לטייסת ה"מוסקיטו". בוגרי הקורס היו הטייסים דוד (דייב) אורלי, דב ארליך, משה אשל, רפי (רפאל) לוינסון, יוסף עופר, חנן פריימן, אדם צבעוני, יצחק שקד ואהרון יואלי. יואלי נפל למשכב קרוב לגמר הקורס ומיפקדת בית־הספר החליטה להדיחו. לאחר מאמצים הצליח מדריך הקרקע הראשי אדם שתקאי לשכנע את המיפקדה לשנות את הגזירה ויואלי סיים את הקורס בהצלחה. ב־1955 יהיה יואלי הראשון שיפיל מטוס "ומפייר" מצרי בקרב אוויר.

שיגרת קורסי הטיס

קורס טיס ראשוני מס' 4 החל ב־1 בנובמבר 1950, כשכל חניכיו פרחי טיס חדשים שלא התנסו בנפתולי הקורסים הראשונים. מכאן ואילך השתדלה מיפקדת בית־הספר להנהיג את העברית כשפת ההדרכה. לצורך זה הוקמה אף ועדת מינוח, שהיה פעיל בה יריב הרן (מבורך). בבית־הספר השתררה "רוח ישראלית" לא רק בתחום השפה, אלא גם בתחום ההדרכה. אמנם שיטת ההדרכה התבססה על השיטות שהיו מקובלות בחילות־האוויר הבריטי והאמריקני, אך בהדרגה הונהגו חידושים באימונים שהתבססו על הניסיון המצטבר ועל הלקחים שהופקו משגיאות העבר.

מיפקדת בית־הספר היתה מעוניינת במדריכים ישראליים ועשתה רבות לשכנע את טובי הטייסים הישראליים להדריך כבר בקורס מס' 5. על דרכי

השכנוע סיפר הטייס עודד אברבנאל: "באוגוסט 1951 נקראתי אל מדריך הטיס הראשי של בית־הספר לטיס, רס"ן דוד (לסלי) איסטרמן, שפתח ואמר קצרות: 'אנו מכינים קורס מדריכי טיס מס' 5 וברצוני שתהיה חניך בקורס זה. אני יודע שקורס למדריכי טיס מכונה בפי הטייסים בכינוי שאתה המצאת: 'גלות סיביר', וטיסות מבצעיות קוסמות יותר לטייסים. אך אנו זקוקים לסגל מדריכים טוב, מאחר שבזה תלויה הצלחתו של בית־הספר. על כן אנו בוחרים את המועמדים שנראים לנו כמתאימים ביותר." אברבנאל ביקש שתינתן לו שהות לשקול את ההצעה וכעבור ימים אחדים נתן תשובה חיובית.[7]

עם פתיחת הקורס במחצית השנייה של אוגוסט 1951 היה מפקד בית־הספר למדריכי טיס הטייס הישראלי סרן ישראל (טיבי) בן־שחר ומדריכי הקורס היו הטייסים סגן דניאל ארבר, סגן יחזקאל סומך וסגן אברהם יודפת (יודנפרוינד). כל המדריכים צברו 300 שעות טיסה ויותר ועיקר ההדרכה והלימוד נעשו על מטוסי "הרוורד". הלימודים בקורס היו יסודיים והדגש הושם על שיטות ההדרכה ועל הדרך שעל המדריך להעביר בה את החומר לחניך. ההדרכה באוויר היתה מעמיקה. ההדרכה במקצועות הקרקע עמדה על רמה נמוכה יותר, אך לא גרעה מהישגיו של הקורס. עם סיומו ב־26 באוקטובר 1951 נשלחו בוגריו להדריך את קורסי הטיס הראשוניים 6 ו־7, וחלקם נשארו להדריך בבית־הספר לטיס גם אחר כך. אחרים הועברו לטייסות מבצעיות.*

בתקופה זו נרכש בהולנד והוכנס לשירות כמטוס אימונים בבית־הספר לטיס ראשוני מטוס ה"פוקר אס־11". מעתה היו אפוא שני גפים בבית־הספר: גף של מטוסי "פוקר" וגף של מטוסי "סטירמן", וחניכי הקורס לטיס ראשוני התאמנו באחד משניהם. ה"פוקר", בדומה ל"סטירמן", הוא מטוס קל, חד־מנועי ותלת־מושבי ושימושו העיקרי — מטוס לימוד. בהולנד נרכשו כחמישה־עשר מטוסים מסוג זה ובמיפקדת החיל חשבו להכניס את ה"פוקר" כמטוס לימוד ראשוני במקום ה"סטירמן" שהתיישן. ואולם במהרה התברר שה"פוקר" אינו מתאים לתנאי הארץ: מזג־האוויר החם גורע מעוצמת מנועו החלש ממילא, והמטוס בקושי "סוחב" את גופו המסורבל ומתקשה לעלות לגובה. לאחר תקופה קצרה הוצא אפוא ה"פוקר" מהשירות.

אם בראשית הקמתו של בית־הספר לטיס בכפר סירקין היו רוב מדריכיו ומפקדיו ישראלים, הרי בשלהי 1951 עברה ההגמוניה בו לידי יוצאי דרום־אפריקה ובריטניה. מפקד הבסיס, ראש כנף סא"ל גדעון (גדע) שוחט, עבר למטה חיל־האוויר, ובמקומו בא ראש טייסת רס"ן דוד איסטרמן. למפקד בית־הספר לטיס דור־מנועי התמנה פקד תעופה סרן חגי אגמון. לקצין הדרכה ראשי התמנה ראש טייסת רס"ן דן קני (קנטריץ') ולמדריך קרקע ראשי —

* חניכי הקורס היו הטייסים סרן עודד אברבנאל, סגן עמרי אריאב, סג"מ אהרון יואלי, סג"מ רפאל לוינזון, סגן הלל ספקטור (תור), סג"מ יוסף עופר, סג"מ חנן פריימן, סג"מ אדם צבעוני, סג"מ יצחק (צחיק) שקד.

מפקד טייסת לימודי קרקע, פקד תעופה סרן אוברי אהרונסון. מוריס סגל המשיך בהדרכת טיס בבית־הספר לטיס דו־מנועי וסם שניידר המשיך בתפקידו כבוחן־טיס ראשי. בינתיים פנה מפקד להק ההדרכה, דניאל שמשוני, אל רס"ן דני רוזין (שחזר לאחר המלחמה לדרום־אפריקה) והזמינו לקבל עליו את תפקיד קצין התכנון הראשי של להק ההדרכה. רוזין קיבל את ההצעה ושב עם רעייתו ארצה. אך נכנס רוזין לתפקידו וכבר הופנתה לבית־הספר לטיס בבסיס סירקין קבוצה של ארבעה דרום־אפריקנים צעירים, שזה עתה סיימו שם קורס טיס, לעסוק בהדרכת טייסים צעירים. הארבעה היו בן־ציון בזיל (סנדרס), שמואל (סם) לוינסון, מקס שר ומשה (מוריס) סידלין. ביום השלישי לבוא הקבוצה לכפר סירקין פקד אותה אסון: הטייס סנדרס חלה בשיתוק ילדים ונפטר ב־11 ביולי 1950. ערב יום העצמאות הרביעי של המדינה הכין חיל־האוויר מטס שיעבור מעל למצעד שעתיד היה להתקיים בתל־אביב, ובית־הספר לטיס נקרא להשתתף במטס. בין היוצאים לאימון האחרון למטס בה' באייר תש"א (11 במאי 1951) היה הטייס שמואל לוינסון, שהוריו היגרו עם בנם מירושלים לדרום־אפריקה, וששב ארצה עם קבוצת הארבעה. באותו בוקר התאמן לוינסון על חוף ימה של תל־אביב במטוס "סטירמן", וצלל כמה פעמים עד גובה פני הגלים. כשעמד לסיים את סדרת התרגילים פגע במים ונבלע בתוכם. למחרת היום הובא שמואל לוינסון, הנופל השני מקבוצת הארבעה, למנוחות בבית־הקברות הצבאי שבקרית שאול.

העובדה שרוב הטייסים וסגל הפיקוד היו ממוצא אנגלו־סקסי התסיסה את הטייסים הישראליים, אשר קיוו שיבוא יום והם ישלטו בכיפה. לתחושת המרירות ניתן ביטוי במכתב ששלחו טייסים ישראליים אחדים לשר הביטחון ובו קובלנה על שההדרכה והפיקוד בבית־הספר נתונים בידי טייסים לא־ישראליים. הקובלנה כשלעצמה לא היתה מוצדקת, שכן לחבורת המפקדים שפיקדה על בית־הספר היה ניסיון תעופתי ראוי לשמו, הן בחילות־אוויר זרים והן במלחמת הקוממיות, והיא ראתה את עצמה ישראלית לכל דבר. אף על פי כן לא התעלמה מיפקדת חיל־האוויר מהלכי הרוח הללו, וכדי להבטיח עילית ישראלית לתפקידי פיקוד בעתיד הוחל במשלוח טייסים ישראליים לבתי־ספר גבוהים לטיס באנגליה ובארצות־הברית.

פנים קטנים — מסיפורי בית־הספר לטיס

באחת מטיסות האימונים המריא סרן עודד אברבנאל מכפר סירקין, להדריך את פרח הטיס פרי (פריצקר) במטוס "סטירמן". "משעלינו לגובה 5,000 רגל," סיפר אברבנאל, "ועמדנו לעבור לטיסה אופקית וישרה, כבה המנוע. קראתי לפרי: 'אני לוקח!' והנחתתי את המטוס בגלישה בשדה הרצליה. כשיצאנו מהמטוס שאלני החניך: 'במה התקלה?' הסברתי לו שנראה לי שנקוו מים במיכל הדלק, שכן בנסיקה הדלק מגיע למנוע אך בטיסה אופקית,

מאחר שהמים בשל כובדם נמצאים בתחתית המיכל, הרי הם חודרים למנוע וזה כָּבֶה. משדה הרצליה הודעתי על התקלה למפקד בית־הספר לטיס ראשוני יחזקאל סומך, וזה הופיע מייד ב׳סטירמן׳ עם המכונאי המנוסה פיצ׳ניק.״

לאחר בדיקת המנוע קבע המכונאי, שהתקלה אכן נגרמה בשל מים במיכל הדלק. אולם במקום לנקז את המיכל נענע המכונאי את כנף המטוס, ובעשותו כן מהל את המים בדלק. משהופעל המנוע הוא פעל כשורה. אך אברבנאל טען שכך קרה משום שהמטוס עומד על הקרקע כשחרטומו מוגבה כמו בשעת נסיקה, ולכן מגיע דלק מזוקק למנוע ומאפשר לו לפעול; ואולם כשיעבור לטיסה ישרה ואופקית יחדל מלפעול, מאחר ששוב יתחיל לשאוב מים עם הדלק.

סומך ופיצ׳ניק פקפקו באבחנה זו, ואברבנאל וחניכו נכנסו שוב למטוס, התניעו והמריאו. כשהגיעו לגובה 5,000 רגל ועברו לטיסה אופקית וישרה כבה המנוע כמקודם, ושוב ביצע אברבנאל נחיתת אונס ללא מנוע בשדה הרצליה. עתה גברה תמיהתם של המפקד והמכונאי, ועודד הציע שהשניים ישובו במטוסם לכפר סירקין, וכשיגיעו לשם ימריא הוא עם חניכו; והיה אם תשוב התקלה בשלישית, ייווכחו שהצדק איתו. החניך ומדריכו המריאו, נסקו שוב לגובה 5,000 רגל, וכשעברו לטיסה אופקית אירעה התקלה בשלישית והמנוע דמם. כמו בשתי הפעמים הקודמות הנחית גם הפעם אברבנאל את מטוסו בנחיתת אונס, הפעם בכפר סירקין. כשנבדק מיכל הדלק נמצאו בו מים רבים, ולאחר בדיקה יסודית הסתבר שהדלק שנשאב ממיכלי הדלק התת־קרקעיים של הבסיס היה רווי מי־גשמים בשל סדקים שנתהוו בהם.

שלוש נחיתות אונס מושלמות המבוצעות בידי טייס אחד במטוס אחד וביום אחד אינן דבר שבשיגרה, מה גם שאבחנתו של הטייס נמצאה נכונה לגמרי. הדבר הרשים אפילו את יחזקאל סומך, מפקד בית־הספר הראשוני לטיס, שהיה בעצמו עֵד לשתיים משלוש הנחיתות. כדי לתת ביטוי להתרשמותו המליץ סומך לפני מפקד החיל על הענקת המלצה לזכותו של עודד אברבנאל. וכך נאמר במכתב ההמלצה: ״ביום 11.11.1951 ביצע הנ״ל שתי נחיתות אונס מוצלחות, בהרצליה, במטוס 2724 לאחר שהמנוע דמם בגלל מים בדלק.״ בהמשך נכתב בהמלצה בידי מדריך טיס ראשי, רס״ן אהרון קאופמן, כי הטייס ״הראה החלטה מהירה ונכונה בבצעו נחיתת אונס מוצלחת, בלי נזק למטוס או רכושו.״ מפקד בית־הספר לטיס סא״ל דוד (לסלי) איסטרמן ציין בתעודת ההמלצה, שאברבנאל ״נקט בפעולה מיידית, בתנאים קשים, ועל ידי כך מנע נזק למטוס,״ ומפקד להק ההדרכה אל״מ דניאל שמשוני, לאחר שחקר ובירר את המקרה לפרטיו, הוסיף בתעודה כי הוא ״מזדהה עם מפקד הכנף.״ ב־26 במרס 1952 העניק סגן מפקד החיל, דן טולקובסקי, לסרן עודד אברבנאל את תעודת ההמלצה החתומה על ידיו.

★

ב־25 בדצמבר 1951 המריא ממסלול שדה סירקין מטוס "הרוורד" ובו החניך יששכר אליהו צבי נקר ומדריכו משה (מוריס) סידלין. מטוסם התרסק בעת צלילה והמדריך וחניכו נהרגו. נקר, שכונה בפי חבריו "כושי", נולד בחיפה ב־1927. הוא גדל במשפחה שנאבקה על פרנסתה ותוך כדי לימודיו נאלץ לעבוד כדי לסייע למשפחתו. הוא היה בית"ר, נטל חלק פעיל במלחמה בבריטים, נאסר על־ידם ונכלא בלטרון. כאשר שוחרר שב לפעילותו באצ"ל, נאסר בשנית ונשלח למאסר באריתריאה לשלוש שנים. במלחמת השחרור השתתף בקרבות רבים ועם תום המלחמה התנדב לקורס־הטיס בו נהרג. מדריך הטיס משה סידלין נולד בריגה, לטביה, והיגר עם הוריו לדרום־אפריקה. הוא היה אחד מארבעת הטייסים הדרום־אפריקניים הצעירים שהגיעו ארצה כמתנדבים ב־1950. עם מותו נותר בחיים רק אחד מקבוצת הארבעה. עקב כך הזמין סא"ל דני רוזין, קצין התכנון הראשי של מחלקת ההדרכה בחיל־האוויר, את מקס שר, אחרון המתנדבים מהקבוצה, לביתו וביקשו לשוב לדרום־אפריקה. בעל כורחו קיבל עליו הטייס הצעיר את הדין.

פרק שלישי

הטייסות ומבצעיהן בשנים 1949-1951

הטייסת הקלה

ב־1 בנובמבר 1947 כונן מטה ההגנה את "שירות האוויר" וזה הקים בדצמבר 1947 את הטייסת הראשונה שלו ממטוסים קלים, טייסת א', שבסיסה היה שדה־דב בתל־אביב. תוך כדי כך התלקחו בארץ כולה קרבות־דמים, שמוקדיהם העיקריים בגליל ובנגב. נוכח זאת, ובשל העובדה שהדרכים בין אזורים אלה למרכז הארץ היו חסומות בדרך־כלל והיישובים מנותקים, פוצלה טייסת א' לשלושה גפים: הגף המרכזי נשאר בשדה־דב, היווה את בסיס־האם של הטייסת ונקרא גף א'; ושני הגפים האחרים מוקמו האחד בגליל והאחר בנגב. בתחילה פעלו הגף הגלילי והגף הנגבי מתוך תיאום וקשר הדוק עם בסיס־האם, אך כשרבו הפעולות ולכל גף הוצמדו מכונאים משלו החל הקשר בין הגפים לבסיס שבשדה דב מתרופף, והגף המרכזי, שביצע את משימותיו הרגילות כגון סיור, הפצצה והובלות, המשיך לשמור על זיקה לגפים האחרים בעיקר בתחום גיוס כוח־האדם הן לצוותי האוויר, הן לצוותי הקרקע. עם זאת, בימי המלחמה פעלו שלושת הגפים של טייסת א' בניתוק מוחלט כמעט זה מזה, כטייסות עצמאיות.

ביולי 1949 השתררה בארץ תחושה שתמה המלחמה וגם בחוץ־לארץ דובר על הפיכת הסכמי שביתת־הנשק להסכמי שלום. עם זאת, ברור היה שלפי שעה יש לשמור על הגבולות שזה עתה נתחמו ושאורכם עלה על אלף ומאתיים קילומטרים. דווקא על רקע השאננות הכללית נכנס חיל־האוויר להתארגנות ולפעילות מוגברת בשלושה תחומים: א. אימונים; ב. מתן שירותים אזרחיים ליישובים מרוחקים בכל חלקי הארץ, ובייחוד לדרום הרחוק ולאילת; ג. מבצעים צבאיים — טיורים והגנה על שמי המדינה.

עם תום המלחמה ותחילת התארגנותו של החיל התברר ששדה־דב אינו מסוגל לענות עוד על דרישותיה של הטייסת הקלה, טייסת א', שתוגברה בטייסי טייסת 35 ובמטוסיה. עתה, לאחר סיפוחם של טייסים חדשים והצטרפותם של מטוסים רבים ושונים, דמתה הטייסת הקלה לקרקס מעופף יותר מאשר לטייסת מבצעית. נוסף על כך איבדה הרבה מאופייה הישראלי; שכן במשך כל ימי מלחמת השחרור היו רוב טייסיה יוצאי מחלקת הטיס של הפלמ"ח, ואילו עתה שירתו בה מתנדבים רבים אשר החליטו להישאר בארץ.◆

לנוכח הצרכים המשתנים החליט מטה חיל־האוויר לאחד את שלושת הגפים ולהציב את הטייסת המאוחדת בבסיס עקרון. בפקודת ההֶרְכֵּב שהוציא מטה חיל־האוויר ב־28 בינואר 1949 נקבע, כי מכאן ואילך תיקרא הטייסת "טייסת 100" ותפקידיה יהיו לבצע טיסות תובלה, הפצצה, סיור וצילום. היות שחודשים רבים היו הגפים עצמאיים, נאמר בפקודה במפורש כי "מפקדי הגפים אחראים כלפי מפקד טייסת 100 לבצע כל התפקידים שיוטלו עליהם על ידי מפקד הטייסת[...] [וכי הם] אחראים כלפי מפקד טייסת מס' 100 ליעילות עבודת הגפים." למפקד הטייסת המאוחדת התמנה רס"ן שלמה להט.

העברת הטייסת לעקרון בוצעה בסוף ינואר 1949. בטייסת היה ערב־רב של מטוסים: ה"אוסטרים", ראשוני מטוסי החיל, תשושים וכמעט בלתי־שמישים לאחר שעשו את שלהם בימי המלחמה, ולצידם שני מטוסים קטנים מסוג "נורד נורקרן" (בעלי 4 מושבים ודומים במיבנם למטוס קרב), שנתן במתנה יהודי טוב לב, תושב צרפת, בראשית 1949, ואשר היו אמורים לשמש

◆ בין המתנדבים נמצא זוג טייסים שמעולם לא היו מרוצים, והם כונו בפי הטייסים הישראליים בשם "הג'וק הצהוב" ו"הג'וק השחור". לעיתים קרובות צדקו השניים בנרגנותם, שכן הטייסים הישראליים לא הצטיינו תמיד במשמעת טיסה. ניתנה האמת להיאמר ששניהם היו טייסים מוכשרים ומסורים, וקשה היה לטייסים הישראליים לסתור את טענותיהם. הוויכוח לגבי בטיחות הטיסה התלקח ביתר שאת כשטייס ישראלי בדרגת סא"ל נחת בלי להוריד גלגלים וריסק מדחף. אולם יום אחד הדריך "הג'וק השחור" טייס ישראלי על מטוס "נורד נורקרן". כשהיו השניים באוויר הירבה המדריך בהסברים על מערכת ההיגוי והראה ידענות מופלגת בכל הקשור למנגנון הנחיתה וכן הנסע, וכל־כך הפליג בהסבר עד כי שכח להורות לחניך להוריד את הגלגלים. גם כשנורתה רקטה אדומה להזהירם מפני העומד לקרות לא הבחין בה המדריך. למזלם הנחית החניך את המטוס על גחונו. הנחיתה היתה רכה ומלבד שבירת המדחף לא נגרם כל נזק לו ולמטוס. המדריך ירד מן המטוס אבל וחפוי־ראש. החניך, שהוכיח אמנם שאינו מרוכז די הצורך בטיסתו, חש שלא בנוח, אולם להתגרויות ההדדיות בא הקץ.

כאמבולנסים. עוד היו בטייסת שלוש "בונאנזות", חמישה "רפידים", שני מטוסים אמפיביים מדגם "וויגג'ן", וכן "טיילורקרפט" ישיש אחד, בעל מנוע קטן של 55 כוחות סוס, זכר לתפארת "חברת אוירון", שרכשה אותו בימיה הטובים ממר כץ, בעל בית־הספר הפרטי הראשון לטיס בארץ־ישראל.

תחילה הועברו ה"אוסטרים", שמצבם הטכני היה גרוע במיוחד והם נזקקו לטיפול יסודי. כך, למשל, בשעת ההקפה לנחיתה חדל מנועו של אחד מהם לפעול מעל לבסיס עקרון. בשעת הגלישה לנחיתה ניסה טייסו של "אוסטר" אחר להפעיל את מערכת החימום למאייד, ואז פסקה פעולתו של המנוע. לטייס לא נותר אלא לגלוש בשדה במנוע כבוי. התברר שהמכונאים שטיפלו במטוס לפני העברתו — מכונאי רכב במקורם ודלי ניסיון במנועי מטוסים — החליפו בהיסח־הדעת את הכבלים המחברים את מנגנון חימום המאייד באלה המחברים את מנגנון חימום תא הטייס. על מקרה דומה סיפר הטייס בנימין מכנס, שיצא לסיור ב"אוסטר" ולפתע הבחין כי בורג ממוט החיזוק של הכנף נשר. "הייתי משוכנע שהמטוס מתפרק באוויר. השתדלתי לא להרגיז את המנוע ושבתי בטיסה איטית לבסיס."[1] למחרת העברת ה"אוסטרים" הועבר גם ה"טיילורקרפט" הישיש לשדה עקרון.◆

בפברואר 1949 כבר נמצאו כל מטוסי הטייסת הקלה בבסיס עקרון, ולאחר שהסתיימה ההתארגנות הראשונית שם הועבר רס"ן שלמה להט לטייסת

◆ בשעת בוקר מעונן ניגש הקצין הטכני של הטייסת הקלה, הרצל שבח, לטייס עודד אברבנאל וביקשו לקחת את "הישיש" למושב הזקנים שליד הר המנוחות. אברבנאל הסיק שעליו להטיס את ה"טיילורקרפט" לבית־הקברות למטוסים שבבסיס עקרון. המטוס חנה בקצה המסלול. אברבנאל נכנס לתוכו, בדקו, ומצא שבלמיו נשחקו אך מנועו עדיין פועם. צריך היה לסובב את המטוס כדי להביאו לקו ההמראה, ולכן פסע הקצין הטכני לצד המטוס, תמך בו, אחז בכנפו וסייע לטייס לסובבו. כשהגיעו לקו ההמראה הגביה הרצל שבח את בוהן ימינו וקרא לאברבנאל: "אל תשכח לקרוא את תפילת צידוק הדין." המטוס התרומם בקושי, אך לאחר שצבר גובה התנהלה הטיסה כשורה. "כשהתכוננתי לנחיתה, נצבט בי משהו," סיפר אברבנאל. "מאז טיסתי ב'טיילורקרפט' בחברת 'אוירון' לא טסתי בו, ולפתע זכרתי את חווייתי הראשונה בו במרומים[...] הרי רבים כל־כך התרגשו באותם ימים לאחוז בהגאיו." בזוכרו שאין למטוס בלמים הסיעו אברבנאל היישר לעבר בית־הקברות למטוסים — הג'אנק. אברבנאל עשה ככל יכולתו להאט וכיוון את החרטום אל ערימת גרוטאות המטוסים. כשפגע המדחף בערימה החלודה נשמע קול שקשוק מתכת במתכת — הד אחרון לפעימת מנועו של מטוס שעשה היסטוריה.[2]

התובלה 103 ואת הפיקוד על הטייסת הקלה קיבל יוסף שטיינמן.◆ בטייסת היו עתה כעשרים מטוסי "אוסטר", עשרים מטוסי "פייפר", שישה "רפידים", שני מטוסי "נורד נורקרן" קטנים ויותר משלושים טייסים.

ההתעסקות בהעברה לעקרון לא פגעה בתפקוד הטייסת והטייסים, ובין השנים 1949 ו־1951 קשה למצוא מבצע אווירי שלא שובצו בו מטוסיה הרבים של הטייסת הקלה, החל במיפוי הארץ וכלה בהורדת גשם מלאכותי והצנחת כדורגל על מגרש לפני תחילתו של משחק מרתק.* במיוחד עסקה הטייסת בסיורים לאורך גבולות המשולש, הירדן והגבול הצפוני, וכן הובילה ציוד ואנשים ליישובים מרוחקים וסייעה לחיל המדע (חמ"ד) בניסוייו.◆◆

* בספר הטיסות של הטייס עודד אברבנאל רשום: הצנחת כדורגל בהרצליה, ב־13 בנובמבר 1949.

◆ יוסף שטיינמן נולד בז'יטומיר שבאוקראינה ובוגר טכניקום בווילנה. עלה ארצה ב־1934 ולמד טיס בחברת "אוירון". ב־1946 רכש בכספו אחד ממטוסי החברה, מטוס "אַרְוֶה. 13" חד־מנועי ותלת־מושבי מתוצרת פולין. עם פרוץ מלחמת השחרור התגייס עם מטוסו ובמהלך המלחמה ביצע עשרות רבות של טיסות מבצעיות.

◆◆בפברואר 1949 ביצעו מטוסי הטייסת סדרת ניסויים של חמ"ד בהטלת פצצה קלה מסוג חדש לא הרחק משדה־דב. כמו־כן ערכו שורה של ניסויים במכשירי קשר מסוגים שונים, הן לקשר אוויר־אוויר והן לקשר אוויר־קרקע, כדי לקבוע את איכותם ואת טווחם של המכשירים. וכך נרשם על ניסוי מעין זה בספר הטיסות של אברבנאל ב־18 באפריל 1949: "ניסוי במכשיר קשר חדש 'הנדי טוקי'. הניסוי בוצע בין מטוס 'רפיד' לבין יחידת קרקע. עבודה מאומצת, אך התוצאות גרועות, טווחו של המכשיר מוגבל מאד."

בחודשים פברואר–מרס החלה סדרת ניסויים בהורדת גשם מלאכותי בעזרת חומרים מעוררים ביודיד הכסף. את הניסויים ביצע מטוס "בי־17", שהיה נוסק לגובה רב ומפזר את החומר אל תוך עננים ממערב לחוף. לאחר הזרייה היה מוזנק מטוס קל שצויד במכשיר קשר, כדי לדווח על התוצאות לאנשי המדע שבמטוס הכבד. באחד מימי מרס הקודרים נסק ה"בי־17" לגובה 25,000 רגל, והמדענים פיזרו יותר מעשרים קילוגרמים של יודיד הכסף אל תוך ענן עצום בגודלו שחלף מתחתיהם. לדעת החוקרים היה ענן זה אמור להוריד ממטרים כבדים, אולם עודד אברבנאל, שהוזנק במטוס הקל לגובה נמוך, דיווח כי אין גשם. היושבים במטוס שמעל סירבו להאמין, אך אברבנאל המשיך ללגלג על המלומדים הנבוכים, עד שנפתחו לפתע ארובות השמים ומים אדירים היכו בכנפי המטוס הזעיר וטלטלוהו טלטלה עזה. בקושי הצליח אברבנאל להשתלט על הגאיו: "הראות הצטמצמה לאפס," כתב באותו יום בספר הטיסות שלו, "והמנוע הקטן של המטוס אך בקושי עמד בפני התקרחות מהמטר הכבד, מכשיר הקשר חדל לפעול ובדי עמל הצלחתי להנחית את המטוס חזרה בבסיס בלי לסטות מהמסלול."[3]

מפקד הטייסת החדש יוסף שטיינמן הקפיד על משמעת אימונים ועמד על כך שכל טייס בטייסתו ידע להטיס כל מטוס הנמצא בה. לא היה זה עניין של מה בכך, שכן הטייסת היתה משופעת במטוסים מסוגים שונים. סגן מפקד הטייסת היה עודד אברבנאל, ועם הטייסים הישראליים נמנו בנימין כהנא, טייס ותיק ועתיר ניסיון במטוסים קלים, נתן (נוביק) נבות ובנימין (ריי) אימברג. גם טייסים מתנדבים רבים שירתו בטייסת ותרמו מידיעותיהם ומנסיונם לטייסים הישראליים.

מבצעי חילוץ והצלה

חלק ניכר מזמנה וממאמציה הקדישה הטייסת לפעולות חילוץ והצלה, בעיקר בדרום הארץ. לעיתים בוצעו מבצעים אלה תוך התעלמות מכללי הבטיחות והיו כרוכים בהקרבה ממש. כזאת אירע בלילה האחרון של מרס 1949, כשהגיע מברק מסדום ובו נמסר על חמישה פצועים במצב אנוש שיש לפנותם מייד. "בחוץ שרר ערפל כבד," סיפר יוסף שטיינמן. "אף על פי כן, העמדתי מטוס 'רפידי' בקצה המסלול ובתוכו רופא וציוד מתאים וציפיתי להתבהרות. המברקים באו תכופים: 'בואו להציל!' ואנו ישבנו כל הלילה במטוס ולא יכולנו להושיע. הערפל לא נמוג. בשעה 04:15 של האחד באפריל החלטתי להמריא ויהי־מה. התנעתי והסעתי את המטוס מפנס לפנס. בקצה המסלול הזנקתי את המטוס ונסקתי מעלה, מעל לעננים שכיסו את השמים. בהגיעי לסדום היה השדה אפוף עננים נמוכים, כשפה ושם מזדקרים מתוכם ראשי ההרים. לאחר תמרונים אחדים הצלחתי להבחין בפס שחור — המסלול. משנחתתי הסתבר שלא היו אלה פצועים, כי אם חולים במצב קשה. הם הוכנסו מייד למטוס והרופא החל מטפל בהם על אף שלא היה מסוגל לקבוע את טיב המחלה. ציפיתי להתבהרות, אך משהורע מצבם של החולים הקפצתי אף כאן את המטוס מפנס לפנס והמראתי." כאשר נסק המטוס והתייצב באוויר לא תמו תלאות הטיסה: כשהתרחק מהשדה נקלע המטוס לסופת ברד, וזו איימה לקרוע את ציפויי הבד שלו. הטייס ניסה לשוב לסדום, אך עתה לא היה אפשר להבחין עוד בין ראשי ההרים לעננים השחורים. בלית ברירה המשיך בדרכו לעקרון ונחת שם ללא תקלות. משנעצרו גלגלי המטוס על המסלול פונו החולים לבית־חולים והרופא הורה לצוות כולו להיכנס לבידוד, שכן סבר שהחולים לקו בדֶבֶר.

באפריל איבדה את דרכה בשבילי ואדי רמון מכונית האספקה והמים של קבוצת מטיילים גדולה, ונראה היה שהקבוצה בסכנה גדולה. על המקרה סיפר שמואל בורשטיין:◆ "מטיילים מעולפים שכבו חסרי אונים בוואדי רמון.

◆ שמואל בורשטיין, שכונה "הרבי המעופף" בשל היותו מוסמך לרבנות, היה בוגר בית־ספר לטיס בארצות־הברית ובסוף 1948 התנדב לצה"ל כטייס.

נתבקשנו לנחות לידם ולברר את האפשרויות לסייע להם במציאת המכונית. נחתנו בוואדי שבין קבוצת גבעות. לאחר התייעצות עמם הצלחתי להמריא על פני המישטח הקצר, שאורך מסלול ההמראה שלו פחות מ־200 יארד. בספר המטוס מצוין שאורך מסלול ההמראה של מטוס זה לא יהיה קצר מ־700 יארד[...] בדרכנו לבאר־שבע חיפשנו דב ואני את המשאית האבודה. טסנו בכיוון שלה, אבל כותלי הקניון שבתוכו נמצאה גבוהים כל־כך והצללים צפופים כל־כך שלא הבחנו בה. קבוצה שנשלחה רגלית לחפשה מצאה אותה בקניון.״[4]

כששב המטוס מחיפושיו ציפו לטייס חדשות מעציבות יותר: קבוצת מטיילים אחרת באיזור עלתה על מארב של מסתננים, ולמכוניות שחשו לחלץ את הפצועים חסר דלק. ״כסגנו של מפקד הגף שנעדר עתה מהבסיס נטלתי על עצמי את תפקידו,״ סיפר בורשטיין. ״העמדתי את הגף במצב הכן. לאחר התייעצות עם מפקד האיזור בדקתי את ציודנו ואת הפצעות והכנתים לתפעול מיידי. קשרתי מיכלי דלק אחדים למושב שבמטוס, ולאחר שהשארתי הוראות לשאר הטייסים המראתי להכין תחנת עזרה בוואדי ג׳ראפי. אף על פי שהיה לו ערך פסיכולוגי בלבד לקחתי איתי מכשיר לכיבוי אש, שהרי אם יקרה משהו למטוס או למטענו, תוך שלושים שניות יהיה הכול למאכולת אש. כשנחתתי דוממתי מייד את המנוע והתרחקתי במהירות מהמטוס.״ ארבעת מיכלי הדלק שהועברו בצורה זו סייעו למכוניות לפנות את הפצועים.

ב־18 במאי לא שב אחד המטוסים ממשימתו בנגב הדרומי, ומפקד הגף הדרומי של הטייסת, יונתן מולר, וסגנו שמואל בורשטיין, יצאו לחפש את המטוס האבוד. השניים הדרימו ב״פייפר קאב״ שלהם עד עין חוצוב, ושם התבשרו שאמנם חלף מטוס קל באיזור ועשה דרכו צפונה. שני הטייסים המריאו באותו כיוון, נחתו בעין הכיכר ושמעו מקבוצת חיילים שאכן נראה מטוס קל עושה דרכו צפונה. הם המריאו בשלישית, ובהגיעם לעין גדי הבחינו במטוס האבוד, שרוע על מישטח עפר לצד שיח. מולר נאלץ לנחות על המישטח כדי לבדוק מדוע נחת המטוס האבוד, ולאחר שיחה קצרה התברר לו שקצין החי״ר שביצע את הסיור עמד על כך שהטייס ינחת על המסלול שטרם הושלם. תוך כדי נחיתה ניתר המטוס על המסלול הלא־מהודק עד שנתקע בסופו בשיח. לאחר בדיקה מקיפה הסתבר שהמדחף ניזוק ובד הגחון נקרע במקומות אחדים. מולר נטל עמו את הטייס והשאיר במקום את סגנו, ולמחרת שלח לשם את המכונאי יעקב פאליק, מצויד במדחף ובתיבת כלי־העבודה. כעבור שעות אחדות נחת המטוס המתוקן בבסיסו.

טיסות לאילת ופעילות מבצעית בגיזרה הירדנית

כמות הדלק שמטוס קל היה יכול לשאת איתו במיכליו הספיקה לארבע שעות בלבד, אך זה היה פרק הזמן הדרוש לטיסה מבאר־שבע לאילת וחזרה. בלא

תידלוק לא נותר אפוא לטייסים זמן לבצע משימות אחרות בדרכם. אמנם הובא דלק במשאיות מבאר־שבע לאילת, אך זה הספיק למטוסי ה"פייפר" בלבד, ולנחיתת מטוסי התובלה — "דקוטות" ו־"סי־46" — היה המסלול באילת קצר מדי. משום כך התעורר צורך דחוף להקים בסיס־ביניים. ואכן, במרס 1949 אותר שדה מתאים בקרבת אילת, ועד מהרה הוא הפך לשדה סואן ושמו שדה אברהם. אנשי הבסיס אומנו לסייע לטייסים בנחיתות: לסמן את השדה בלילות, לציין כיווני רוח ולהושיט כל עזרה שתידרש למטוס נוחת וממריא. אף על פי ששררה אי בהירות באשר לסמכות, פעל הגף הנגבי בשילוב הדוק עם מפקד האיזור ועם מפקדי החי"ר שהגף נועד לסייע להם. קשר הדוק נוצר בין יחידות הקרקע לבין הטייסים, אך לא תמיד היו מפקדי יחידות החי"ר ערים לבעיות הלוגיסטיות והמקצועיות של הגף ולעיתים התעלמו מדרישות בטיחות יסודיות כדי לעמוד במשימות הביטחון השוטף.

בחודשים אפריל-מאי 1949 נרשמה פעילות מוגברת של מסיגי גבול למיניהם, והטייסת הקלה פקחה עין על ציר חברון-דהריה וסרקה את ערוצי הנגב. בטיסות אלה נאלצו הטייסים להנמיך עד גובה פני הקרקע כמעט כדי לוודא שהאזורים "נקיים", והסיכון בכך היה רב; לא רק בשל פני השטח, אלא גם בשל חבורות אנשים תמימים לכאורה, שהיו למעשה מסתננים חמושים. כך אירע לשלמה להט שיצא לסיור בנגב המרכזי, בשטח גדוש חורבות נטושות, ולפתע הבחין בשיירת גמלים המסתתרת בצידו המוצל של ואדי. בעודו גולש לגיא כדי לצפות על השיירה מקרוב נורה אל מטוסו כדור רובה שפילח את תאו ויצא ליד צינור הדלק.[5] ניסיון דומה היה לשמואל בורשטיין. בורשטיין וחבריו נהגו להטיל מדי יום אספקה, תחמושת ודואר ליחידת חי"ר, שנאחזה באחד המשלטים בגיזרת חברון-עין גדי. (בשל הדרך הצרה והמשובשת נהגה משאית להגיע למשלט זה פעם בשבוע בלבד.) באיזור דהריה נפתחה עליהם לפתע אש מתוך מכונית חמושה, אולם המטוס והטייסים לא נפגעו.[6]

נסיונות הפגיעה במטוסים רבו והלכו. מטוסי ה"רפיד", שטסו בלילות לסדום עמוסי אספקה, משכו אש נ"מ ירדנית בשל הלהבות שנראו יוצאות מצינורות הפליטה הקצרצרים שלהם. בגיזרה המצרית ירו מבריחים על מטוסי הטייסת בנשק קל ובגיזרה הירדנית הסתכנו המטוסים גם באש מקלעים בינוניים וכבדים. אחת היחידות הירדניות, שהיתה ממוקמת בבניין משטרה בגיזרה שבין בית־גוברין לדואמה, הציבה מכונת־ירייה על גג הבניין, וכל אימת שהופיע מטוס ממטוסינו בקרבת הגבול היה אחד הלגיונרים נחפז ומפעיל את מכשיר האזעקה ושניים אחרים היו אצים אל הגג, מסירים את הכיסוי ממכונת־הירייה ופותחים באש על המטוס. אחד הטייסים שגיזרה זו היתה בתחום סיוריו הקבועים היה עודד אברבנאל, ואליו הצטרף סייר קבוע. באחד הימים, 15 באפריל 1949, גמלה בשניים ההחלטה לגמור את החשבון עם אותה יחידת לגיונרים, והם נטלו עמם בקבוק גדול של חומצה והטילוהו

אל גגה השטוח של המשטרה בדואמה. כשעלו שני הלגיונרים היחפים בריצה ורגליהם טבלו בנוזל הסמיך שנשפך מהבקבוק נראו השניים פותחים בדילוגים משונים ומנופפים בידיהם כזועקים לעזרה. מאותו היום לא הוטרדו עוד מטוסינו בגיזרה זו במשך תקופה ארוכה.[7]

ב־22 במאי 1949 השתחרר יונתן מולר, ולמפקד הגף הנגבי מונה סגנו, שמואל בורשטיין. טייסים ישראליים אחרים ששירתו בטייסת היו עמנואל גלעדי, דוד דנקנר ובלפור סימנטוב. בורשטיין הירבה לטוס ברחבי הנגב והבחין שחימושם של הטייסים המסיירים באיזור דל ביותר — אקדח ושתי מחסניות בלבד — בעוד שכנופיות המסתננים ושיירות המבריחים מצוידות בכלי־נשק לרוב. הוא פנה אל מטה החיל וביקש כלים שימושיים יותר. לטייסת אכן הוקצו שלושה תת־מקלעי "תומסון" ועשרים מחסניות, ומאז צוידו היוצאים לטיסות מרוחקות בתת־מקלע זה.

הטסת ראש הממשלה ופמלייתו לאילת

ביוני 1949 ביקש ראש הממשלה ושר הביטחון דוד בן־גוריון לערוך ביקור מקיף לאורך הגבול הדרומי עם ירדן, מסדום ועד אילת וסביבתה. אל ראש הממשלה נלוו מזכירו, ראש האגף ליחסי ציבור ושלישו הצבאי, וכן קבוצת קציניים בכירים של צה"ל. ההטסה היתה באחריות "הטייסת הקלה", ומפקד הטייסת וחבר עוזריו עיבדו תכנית מפורטת שבביצועה שולב הגף הנגבי.

בבוקר ה־11 ביוני הגיעה הפמליה, כמתוכנן, לבסיס עקרון. שם ציפה לה מטוס "קונסול" דו־מנועי, וצבי טוהר (טרויהרץ) הטיסם בו לסדום. מסדום המשיכה פמליית ראש הממשלה המלווה קציני צה"ל בכירים, בשיירת מכוניות צבאיות, דרך הערבה דרומה, ולאורך כל הדרך חג מעליהם מטוס "פייפר" שהוטס בידי נתן נבות. זה שימש סייר אווירי ומקשר בין חלקי השיירה. בשעת בין־ערביים הגיעה השיירה לאילת, ובערב קיים ראש הממשלה שיחה עם אנשי המקום. בינתיים הצטרף נבות לחבריו בלפור סימנטוב, דוד דנקנר ועודד אברבנאל, שהגיעו במטוסי ה"פייפר" שלהם מבעוד יום, כדי להטיס את הפמליה בהמשך סיורה. בבוקר ה־12 ביוני ביקרו ראש הממשלה ובני לווייתו בגבול המצרי, בחוף הים ובגבול הירדני מול עקבה, ולאחר מכן המריאו ארבעת ה"פייפרים" בזה אחר זה מהמינחת שבאילת. הם הסתדרו במבנה "יהלום", כשהמוביל הוא נתן נבות שבמטוסו ישב ראש הממשלה. לאחר כעשרים דקות נחת המיבנה בג'רנדל ומשם המשיך למינחת הג'יראפי. לאחר סיור במקום ושיחה עם החיילים הוטסה הפמליה לוואדי חייאני, שם ציפו לה ה"קונסול" וטייסו, צבי טוהר, שהגיעו מבסיס עקרון כמחצית השעה קודם לכן, והטיסום בחזרה לנקודת־היציאה. למחרת היום קיבל מפקד חיל־האוויר, האלוף אהרון רמז, מכתב הוקרה על "מבצע ההטסה" שביצעו טייסיו במסירות ובדייקנות.

אולם בכך לא תמה הפרשה. עוד עומדים ארבעת טייסי ה"פייפר" על המינחת שבוואדי ג'יראפי, והנה התקבל באוהל המבצעים שדר בהול שהודיע כי זמן קצר קודם לכן אירעה תאונה קטלנית באיזור "המצודה" שבסמוך לאילת: משאית צבאית עמוסה חיילים איבדה את בלמיה והתנגשה בסלע. הטייסים הצטוו לתדלק בג'יראפי ולהגיע מייד לאילת לפינוי הפצועים. המינחת באילת היה קצר ולא התאים לנחיתת מטוסים בינוניים וכבדים, ולכן נקבע שהפצועים יוטסו לוואדי חייאני, שבו נמצא מינחת כזה, ומשם למרכז הארץ.

עייפים עד בלי די פתחו ארבעת טייסי ה"פייפר" בפינוי הפצועים. וכך נאמר בספר הטיסה של עודד אברבנאל: "מאילת לוואדי חייאני שעה אחת עם חייל פצוע קשה. הזרקת מורפיום לפצוע בשעת הטיסה." "35 דקות מוואדי חייאני לאילת לאיסוף פצועים נוספים." "מאילת לוואדי חייאני, שעה ועשר דקות! עם חייל פצוע קשה. הפצוע מת בדרך." "מוואדי חייאני לאילת עשר דקות. נחיתת חירום בג'יראפי בגלל נזילת שמן מהמנוע." "40 דקות מג'יראפי לאילת לאחר הוספת שמן למנוע וניקוי השמן מהחלון הקדמי." "מאילת לוואדי חייאני עם חייל פצוע קשה, 50 דקות. נזילת השמן מחריפה. מוואדי חייאני לעקרון לשם תיקון המנוע. נרדמתי באמצע הטיסה והתעוררתי בכניסה לסחרור."[8]

באותו יום, 12 ביוני, ביצע אברבנאל במטוס ה"פייפר קאב" שלו עשר המראות ועשר נחיתות, כמוהו כחבריו הטייסים. בסך הכול טס באותו יום שבע שעות וחמישים וחמש דקות במזג־אוויר לוהט. ברור היה שהן הטייס והן המטוס הגיעו עד קצה גבול יכולתם, וכאשר נחת אברבנאל בשדה עקרון ונכנס לחדר־המבצעים של הטייסים, קורקע מייד בידי מפקד הטייסת, שטיינמן. גם חבריו למבצע נצטוו לנוח במשך כל יום המחרת ובלילה שאחריו. בסך הכול העבירו מטוסי ה"פייפר" לוואדי חייאני שנים־עשר פצועים במצב קשה, ומשם הוטסו אלה לבסיס עקרון במטוס "דקוטה". שאר הפצועים, שהיו במצב בינוני וקל, הושארו לטיפול באילת.

בבוקר ה־14 ביוני החל חלקו השני של מבצע העברת הפצועים מאילת לוואדי חייאני. שטיינמן ואברבנאל הטיסו שני מטוסי "רפיד" מעקרון למינחת שבוואדי, ומשם העביר כל מטוס שלושה פצועים וחובש לעקרון. השניים חזרו פעמיים על אותו נתיב, ופינוי שנים־עשר הפצועים הנותרים הושלם.

ביולי 1949 החל לפעול בסיס חיל־הים באילת, ותפקיד הקישור בין הבסיס החדש למטה החיל בחיפה הוטל אף הוא על הטייסת הקלה. בחודש אוגוסט הוחלט לערוך באיזור אילת תמרון צבאי משולב של חי"ר וכוח ממונע, ועל הטייסת הוטל לסייע באספקת הדלק לתמרון. מפקד הטייסת, שטיינמן, החליט לבצע משימה זו באמצעות שני מטוסי ה"וידג'ן", אף על פי

שמטוס אמפיבי זה לא היה נוח להטסה ויכולתו לשאת דלק היתה מוגבלת ל־300 ק״ג בלבד. שטיינמן החליט להוביל את הדלק במיכלים קטנים ולקושרם לכיסאות כדי שטלטוליהם לא יפריעו בעת ההמראות והנחיתות. בשל מבנה המטוס — שני מושבים מלפנים ושניים מאחור ודלת אחת בלבד — הכרחי היה שהטייס ייכנס תחילה ויתפוס את מקומו, ורק אחר כך הונחו מיכלי הדלק על המושבים. ברור היה שרמת הבטיחות בטיסה תהיה נמוכה ביותר, שכן במקרה של שריפה לא היה לטייס כל סיכוי להיחלץ מהפתח החסום.

היעד להטסת הדלק היה שדה אברהם שבסמוך לאילת. הנחיתה בשדה לא היתה קלה, משום שמסלולו התמשך מדרום לצפון ואת קצהו הצפוני חותך גיא עמוק הפונה מערבה במעֵין חצי פרסה שעוקפת כמעט את כל השדה. משמעות הדבר היתה שאם לא הצליח הטייס להתרומם מעל לשדה, ציפתה לו תהום פעורה בקצהו. את העברת הדלק ביצעו שני טייסים בלבד, עודד אברבנאל ובנימין (ריי) אימברג, שהיו מוסמכים לטוס על ה״ווידג׳ן״. השניים טסו יותר מעשר פעמים. המשימה כמעט הושלמה ונותרה עוד הובלה אחת, ב־19 באוגוסט. על טיסה זו סיפר אברבנאל: ״התחלתי רץ על המסלול[...] ומשנסקתי קרוב לסוף המסלול, דמם לי לפתע אחד משני המנועים. פניתי מייד שמאלה והמשכתי להתפתל בתוך הגיא. הצלחתי להשלים את ההקפה כך שיצאתי מול תחילת המסלול ונחתתי[...] כאן נולדה השערה הלבנה הראשונה בראשי.״[9] חיילי הבסיס שצפו במחזה אצו אל המטוס, פרקו את המיכלים וחילצו את הטייס. אברבנאל בדק את המנוע וזה נראה לו תקין. הוא הסיק שסיבת התקלה היתה נעוצה בחום הגבוה ששרר בשדה ואידה את הבנזין שבצינור הדלק עוד לפני שהספיק להגיע למנוע. הוא סבר שאם ימריא למחרת עם שחר, כשמזג־האוויר עודנו קריר, יפעל המנוע כראוי. ואכן, ה״ווידג׳ן״ המריא ללא תקלה.

מבצעים נוספים של הגף בשדה־דב

במצעד צה״ל הראשון, שצעד ברחובות תל־אביב ב־4 במאי 1949, חלף מעל בימת הכבוד מבנה של מטוסי ״קרטיס סי־46 קומנדו״ ואחריו שלישיית מטוסים קלים שכל טייסיה ישראלים. יוסף שטיינמן, מפקד הטייסת הקלה, לא הצליח להעלות ולו מבנה אחד של מטוסים מסוג אחד. על כן טס בראש המבנה ״רפיד״ מוטס בידי עודד אברבנאל, ומעט מאחור — מימין ״בונאנזה״ מוטסת בידי הטייס גרשון לי (ליטויץ), ומשמאל ״נורד נורקרן״ שטייסו נתן נבות (נוביק).

באמצע שנת 1949 נוצר בחיל־האוויר מחסור בפצצות. מישהו נזכר שבאחד הבונקרים שבשדה־דב נמצא מלאי גדול של פצצות נפלם ורסס גרמניות, שנרכשו בצ׳כוסלובקיה בשלהי 1947. ואולם עד מהרה התברר

שאי־אפשר להשתמש בהן כיוון שנרכשו ללא מרעומים, וחיל־המדע קיבל על עצמו לייצר את המרעומים החסרים. בשלבים הראשונים של ניסוי המרעומים התעוררו בעיות בטיחות קשות, כי בשעת רעידות או במצבים של אי־יציבות היתה סכנת התפוצצות. גם זמני ההשהיה לא היו בדוקים כראוי, ולא אחת אירע שפצצה התפוצצה בעודה באוויר וסיכנה את המטוס שהטיל אותה. מטה החיל הטיל את ניסוי הפצצות ואת הטיפול בהכוונת מרעומיהן החדשים על הטייסת הקלה בשיתוף עם אנשי חמ״ד. הניסויים היו מסוכנים, ומלבד התקלות בכוונון המרעומים, שגרמו לעיתים התפוצצויות מוקדמות, אירעו תקלות גם במערכת שחרור הפצצות. תקלות אלה היו מסוכנות אף מהתקלות בכוונון המרעומים, שכן לא אחת נחתו הטייסים עם פצצות התלויות ברפיון על מתליהן. כך אירע ליוסף שטיינמן, שנאלץ לנחות שלוש פעמים עם פצצות תחת כנפיו. בפעם השלישית, לאחר שהצליח להנחית את מטוסו כשפצצת נפלם תלויה לו מתחתיו, החליט שלא יוסיף להתגרות במזלו ולא ימריא כל עוד לא התגלה מקור התקלות במתקן שחרור הפצצות. ב־24 בדצמבר 1949 הגיעו לשדה־דב אנשי חמ״ד ובאמתחתם מלאי חדש של מרעומים. שטיינמן, שנתבקש לערוך טיסת ניסוי נוספת, סירב בנחישות והודיע: ״לא אעלה למטוס ולא אאשר לזולתי לעלות אליו כל עוד לא נבדקו היטב מיתקני שחרור הפצצות.״ משלא עזרו דברי השכנוע של אנשי חמ״ד, ואף לא הוראת קצין המבצעים של מטה החיל, הובא העניין לפני מפקד החיל, אהרון רמז, וזה פסק שעל שטיינמן לטוס: ״יוסקה, אתה צודק. אך זה חיוני, זה הכרחי, זה נחוץ ביותר — בצע זאת מייד!״[10] לשטיינמן לא נותרה ברירה אלא לטוס, אך הוא עמד על־כך שיירשם כי אולץ לכך.

כשהיה מטוס ה״רפיד״ באוויר מעל לכפר נטוש החל טייסו מטיל את הפצצות. הכול נראה מתנהל למישרין ואנשי חמ״ד שבמטוס רשמו את הערותיהם ולקחיהם. אולם כשניסה הטייס להפעיל את מנגנון השחרור המגנטי להטלת הפצצה האחרונה, סירבה זו להיענות. כל הנסיונות להיפטר ממנה עלו בתוהו. שטיינמן החליט לבצע ניסיון אחרון. ״היו עמי שלושה אנשי חמ״ד,״ סיפר, ״והיות שהייתי עסוק בתמרוני טלטול המטוס כדי להשליך את הפצצה ממני, פניתי לאחד מאנשי חמ״ד שימשוך בידית המיתקן המכני לשחרור הפצצות, אולי בצורה זו תישמט. זה משך בחוזקה בשתי ידיו — וקרע את הכבל... משיצא גם מיתקן זה מכלל שימוש לא נותרה ברירה אלא לנחות עם הפצצה.״

בשדה־דב נערכו הכנות לנחיתת החירום, ובינתיים המשיך המטוס לחוג מעל לים כדי לכלות את הדלק שבמיכליו. ממגדל־הפיקוח הורו לטייס שינחת בגישה שמאלית, כלומר שיתקרב לשדה מצד הנמל ומעל לחלקה הצפוני של העיר, כשההנמכה לעֵבר המסלול תתבצע מצד רמת־גן. ״משכיליתי את הדלק במיכלים והתחלתי בביצוע הוראות מגדל־הפיקוח,״ סיפר שטיינמן, ״חשתי

לפתע קול פנימי מצווה עלי: 'אל תעבור מעל לעיר כשפצצה תלויה בצורה רפויה מתחתיך.' אז ביקשתי דחוף שינוי כיוון הנחיתה, דהיינו שיאפשרו לי נחיתה ימנית. כשקיבלתי את האישור לכך נמצאתי בגובה של כ־400 רגל. משחלפתי מעל הצד הצפוני של השדה והתחלתי בביצוע התפנית נקרעה לפתע הפצצה, צללה היישר אל מיכל דלק והתפוצצה מעליו."[11] דקות אחדות לאחר ההתפוצצות הופעלו צופרי האזעקה בתל־אביב, ותושבים המתגוררים בקרבת שדה־התעופה מיהרו למקלטים. אותה עת חשו צוותי הכיבוי למיכל, אך בהלתם היתה בהלת־שווא. למרבה המזל היה המיכל מכוסה שכבת חול עבה ורסיסי הפצצה נבלמו בתוכה.

לאחר שהשתחרר יוסף שטיינמן קיבל את הפיקוד על הטייסת הקלה בנימין אימברג. תחת פיקודו הורחבו אימוני הטייסים בטיסת מכשירים — אימון קשה, מסובך אך חיוני. בתקופתו התגבש גרעין של טייסים שראו בטייסת הקלה מקור לגאווה, בעיקר בשל מבצעיה המיוחדים. אך כאשר החלה טייסת התובלה להתרחב ולהתפתח, נקראו רבים מטייסי הטייסת הקלה לעבור הסבה ולהצטרף לשורותיה.

טייסת הקרב

בימיה הראשונים של טייסת הקרב נמצאו בה רק ארבעה טייסים ישראליים. שלושה מהם, מרדכי בן־שחר, ישעיהו גזית ודניאל שפירא, היו מיוצאי קלוב התעופה, והרביעי היה מרדכי (מוטי) הוד (פיין). כשהוקם "שירות האוויר" הצטרפו אלה אליו באורח טבעי, ויחד איתו הפכו לחלק מחיל־האוויר. קליטת ארבעת הטייסים הישראליים הראשונים בטייסת הקרב ב־14 במרס 1949 סימלה את ראשית העברתה לידיים ישראליות, שכן עד אז — פרט למודי אלון, שהיה מפקדה הראשון, ולטייסים סנדי ג'ייקובס ועזר וייצמן — היתה טייסת זו על טהרת אנשי המח"ל.

באותה העת היתה הטייסת מוצבת בבסיס חצור, ופיקד עליה סיד כהן: מתנדב מדרום־אפריקה, סגן־אלוף בחיל־האוויר הבריטי, שבו פיקד על טייסת "הָריקנים". סגן מפקד הטייסת היה עזר וייצמן, ועם הטייסים מן השורה נמנו ג'ק דויל, טייס מח"ל לא־יהודי, שארגן בארצות־הברית לפני הפלישה לאירופה את קורס התקיפה למדריכים של טייסי צבאות הברית; ג'ורג' ליכטר, טייס מח"ל יהודי בעל עבר מפואר במלחמת העולם השנייה. לאחר המלחמה הדריך את הטייסים הישראלים בצ'כוסלובקיה, והוא שהביאם לטיסה קרבית; דני ווילטון — איש מח"ל, ששירת בחיל־האוויר הקנדי בדרגת קולונל; ציזר דינגוט — איש מח"ל לא־יהודי, שהיה טייס מעולה בצי האמריקני; ויין פיק — איש מח"ל בעל שם במלחמת העולם השנייה, שבמלחמת השחרור הפיל מעל בסיס חצור מטוס "מוסקיטו" בריטי שבא

למשימת צילום; רודי אוגרטין — טייס יהודי שלחם בגרמנים בעת מלחמת העולם השנייה. מטוסו הופל והוא נשבה בידי הגרמנים, נמלט ושב לאנגליה והוסיף להילחם. נחשב למפיל המטוסים מספר אחד בחיל והיה אהוב ונערץ על הכול בשל שליטתו במטוסים וכושר הפיקוד שלו; סיד אנטון, טייס מח"ל ומדריך טיס; סיי פלדמן, טייס מתנדב מארצות־הברית, בעל אות הצטיינות בריטי גבוה על מעשי הגבורה שביצע במלחמת העולם השנייה בשמי לונדון.

בראשית אפריל 1949 הצטרף לטייסת הטייס גרישה בראון, שעשה את שירותו במלחמת העצמאות בטייסת ה"נורסמנים". הוא היה טייס בחיל־האוויר הרוסי במלחמת העולם השנייה ולא ידע עברית או אנגלית. כשבועיים הסתובב גרישה בטייסת בלי שאיש יהיה מוכן להפקיד מטוס בידיו, עד שנכמרו עליו רחמי סנדי ג'ייקובס וזה החליט לקחתו תחת חסותו. במשך כשעה הדריך ג'ייקובס את גרישה ב"ספיט" על הקרקע, כשהתידרוך כולל בעיקר הסבר לוח המכשירים בתא הטייס והתנעה, וכשהסתיים אמר לחניכו: "קח את הספיט — ועלה!"* גרישה המריא ללא תקלה. לימים סיפר: "כשחשתי שהשתלטתי על ההתמצאות במכשירים, עליתי לגובה רב והתחלתי לבצע תרגילי אירובטיקה. התגעגעתי לתרגילים אלה, כי מאז עזבתי את חיל־האוויר הרוסי לא היתה לי הזדמנות לכך."[12] לאחר כשעה של אירובטיקה הנמיך גרישה מעל הבסיס, ובהיותו בגובה נמוך מעליו התהפך על גבו והגביה. אחר־כך אסף גובה, היפנה את עצמו אל מול מגדל־הפיקוח הנמוך מאוד, ובהיותו מעליו התהפך על גבו, הוריד גלגליו והחל מתברג ומגביה תוך איסוף גלגלים. הביצוע היה מושלם, וסגן מפקד הטייסת, עזר וייצמן, וכמה מטייסי המח"ל שנמצאו במגדל־הפיקוח, התרשמו ממנו מאוד. מאז הפך גרישה לטייס מן השורה ולקח חלק במבצעיה של הטייסת.

ב־11 במאי הצטרפו לטייסת עוד שלושה־עשר טייסים ישראליים, שיום קודם לכן עמדו במסדר כנפיים בבסיס עקרון. עד מהרה השתלבו גם הם באימונים המבצעיים של הטייסת.

העברת הטייסת צפונה

במסגרת הצמצומים נאלץ חיל־האוויר לסגור את בסיס חצור, אחד משלושת בסיסיו, ולהעביר את טייסת הקרב צפונה. כזכור, הוצבה טייסת הקרב בבסיס הדרומי דווקא כדי שתהיה קרובה למצרים — הגדולה, החזקה והמסוכנת במדינות האויב. אולם עתה — כשלא נותרו בטייסת זו אלא "מסרשמיטים" מעטים, שגם הם מיעטו לטוס בשל ריבוי התקלות, כתריסר "ספיטים"

* ההדרכה ב"ספיט" נעשתה על הקרקע בלבד בגלל העדר מקום למדריך במטוס. לפיכך נאלץ החניך לאחר קבלת התידרוך להמריא, לטוס ולנחות לבדו, כשהוא עומד בקשר אלחוטי עם מדריכו על הקרקע או כשהמדריך טס במטוס לצידו.

שמישים ו"מוסטנג" אחד ויחיד, שהמריא לעיתים רחוקות בלבד כיוון שהיחיד שידע להטיסו היה טייס המח"ל ויין פיק — לא כדאי היה להוסיף ולהחזיק בבסיס הדרומי.

אכן, דלות זו במטוסים, בחלקי־חילוף, באביזרים ובכלי־עבודה הלמה את תפיסתם של מנהיגי המדינה באותה העת לגבי התארגנותו של חיל־האוויר במסגרת תכנית מבצעית מקיפה של הצבא, וכדי להרחיק מלב העם חששות בשל הקיצוץ הבטחוני הם נטעו בליבו תקוות לשלום אמת הקרב והולך. חיל־האוויר, שהיה בשלהי מלחמת השחרור זרוע מבצעית חזקה, קוצץ מייד עם חתימת הסכמי שביתת־הנשק. הדברים הגיעו עד כדי כך שמכונאי הטייסת, שהידלדלו באנשים ובחלקי חילוף, סירבו לאשר טיסות לארבעת הטייסים הישראליים מחשש התרסקות באימונים. לאור המצב לא נותר לחיל אלא לצמצם את האימונים במידה משמעותית. הטייסת נאלצה להתרכז במשימות הקשורות לסיור וצילום, ובהן השתלבו גם הטייסים הישראליים. בחודשים מאי ויוני נמצא כבר אחד מהם, דני שפירא, במשימות ליווי מטוסי צילום מעל ביירות, קונייטרה ודמשק.[13]

באותה תקופה התגלתה "אי בהירות" מסוימת לגבי הגבול המשותף עם ירדן באיזור ואדי־ערה, שהוחזק בידי הירדנים אף כי בהסכמי שביתת־הנשק סוכם שיעבור לידי ישראל. הטייסת נשלחת לאיזור זה כדי להפגין נוכחות בטיסה נמוכה, ולאחר טיסה זו "התבהר" המצב והירדנים העבירו לידינו את האיזור, שמשום מה התמהמהו עד כה בהעברתו. נוסף על פעילות מיוחדת זו התרכזה טייסת הקרב בחודשים אלה בעיקר בתרגול טיסות מבנה וערכה נסיונות ראשונים של שיתוף־פעולה עם חי"ר באיזור רמת־דוד.

לקראת סוף אפריל 1949 הוחל בהעברת חלק מהציוד הטכני משדה חצור לשדה רמת־דוד, ובחודש מאי התרבו טיסות ההיכרות מחצור לשדה המיועד. אור ליום ה־30 במאי נערכה בחצור מסיבה לציון הפרידה מהשדה וממפקד הטייסת, סיד כהן, שעמד לחזור לדרום־אפריקה ללימודי רפואה. במסיבה הועבר הפיקוד לסגן מפקד הטייסת, עזר וייצמן. למחרת המסיבה, כיאה לטייסת קרב, היא המריאה בשני מבני קרב, ערכה טיסת פרידה מעל לבסיס חצור ופנתה צפונה, לאכסנייתה החדשה. עזר וייצמן היה למפקד הבסיס ברמת־דוד ומינה את טייס המח"ל המנוסה, ג'ק כהן, כממלא מקומו בטייסת. ואולם בשל הקיצוץ בתקציב עזבו רבים מטייסי המח"ל את הטייסת ושבו לארצותיהם. ביניהם היה גם רודי אוגרטין, שחזר לדרום־אפריקה מסיבות משפחתיות.

מבצעי הטייסת

עם התבססותה של הטייסת ברמת־דוד רבו הטיסות אל מעֵבר לגבול הסורי. בעיקר היו אלה טיסות צילום שבוצעו בידי זוגות של "ספיטים", האחד נושא

מצלמה והשני מלווה אותו ומחפה עליו. למשימות אלה טסו בנתיב קבוע כמעט: משדה רמת־דוד בכיוון הים התיכון, לאורך חוף הים צפונה, עד מפרץ ביירות, ושם "שבירה" מזרחה, תוך טיסה מעל חלק מלבנון וכניסה לשטח הסורי, בכיוון דמשק, ומשם ליעדים שנועדו לבדיקה.

טיסה כזאת בוצעה ב־5 ביוני. באחד ה"ספיטים" טס גרישה בראון ובשני יוסף (ג'ו) כהן, שזה לא כבר עלה מהודו והצטרף לטייסת הקרב. השניים תרו כשעה בשמי סוריה וצילמו את שדה אל־מאזה שממערב לדמשק. בגלל מיעוט הטייסים בטייסת הירבו שני אלה בטיסות סיור ותצפית בנתיב הזה, וב־11 ביוני ביצעו חדירה נוספת באותו כיוון. זו היתה עמוקה מקודמתה ונועדה לבחון תנועת כוחות על הכבישים נוסף על צילום שדה אל־מאזה. על טיסה זו סיפר גרישה בראון: "נכנסנו לגבול הסורי, יוסף (ג'ו) כהן ואני, בגובה 18,000 רגל. לאחר שביצענו את הסיור מעל הכבישים שבנו לשדה אל־מאזה. עלי הוטל לצלם אותו ואילו יוסף נועד לחפות עלי. לפני שפתחתי ביעף הראשון מעל לשדה הצצתי בשעוני וראיתי שהשעה רבע לאחת עשרה. חישבתי ומצאתי שיש לי מספיק דלק לבצע את המשימה במלואה. ביעף השני הבחנתי בשני מטוסי־קרב שנראו לי כמתכוננים להמריא. שוב הצצתי בשעוני וראיתי שהוא מראה 'רבע ל...'. המשכתי בצילום ביודעי שגם אם ימריאו שני המטוסים לקראתנו, עד שיגיעו לגובה שלנו אוכל לסיים את המשימה ולהסתלק מהמקום. שוב ערכתי 'פסים' אחדים ופקחתי עין על שעוני, וזה עדיין הראה 'רבע ל...'. רק אז הבנתי ששעוני עמד מלכת[...] אז קראתי ליוסף במכשיר והזכרתי לו שעליו לעבור למיכל הדלק הראשי.* כעבור שניות אחדות הודיעני יוסף שההעברה למיכל הראשי אינה פועלת והדלק שבמיכל המוסף אוזל והולך. הפסקתי מייד את הסיור וקראתי לו שיבוא אחרי. שבנו בגלישה על טורים נמוכים, כדי לצרוך דלק מועט ככל האפשר. את צלעות החרמון כמעט שגירדנו בגחוני מטוסינו. משנגעו גלגלי מטוסי במסלול הסעתיו ישר למשטח החניה, כדי לפנות מקום מהר ככל האפשר ליוסף. ואמנם, הלה נחת מייד אחרי ותוך כדי ריצת מטוסו על המסלול כבה מנועו בשל חוסר דלק."[14]

כפי שכבר נאמר, בתקופה זו סבל החיל לא רק ממצוקת מטוסים, אלא גם ממחסור בטייסים. בשל האילוצים הופנה עיקר המאמץ להדרכה, ועל שמי המדינה הגנו בפועל פחות מתריסר מטוסי־קרב שמישים, שהיו נתונים בידיהם של פחות מחצי תריסר טייסים מנוסים. תגבורת לכוח־האדם הגיעה בסוף יוני, כשסיימו שלושה־עשר הטייסים בוגרי קורס "מינוס אחד" את אימוניהם המבצעיים על ה"ספיטים" והוצבו לטייסת.

* ביציאתם למשימה קרבית נהגו הטייסים להשתמש תחילה במיכלי הדלק המוספים, כדי שאם ייתקלו במטוסי אויב יוכלו להקל במשקל מטוסיהם על־ידי ניתוק המיכלים הללו ויעברו לשימוש בדלק שבמיכל הראשי.

בבוקר ה־5 ביולי 1949 המריאה משדה רמת־דוד רביעיית "ספיטים" להתאמן ב"דוג־פייט": ניסיון של טייס אחד "להתיישב" על זנב מטוס חברו ומעמדה נוחה זו לירות בו. בין הממריאים באותו בוקר היה יצחק וולוביץ.◆ כשפנתה הרביעייה ממפרץ חיפה לאיזור האימונים שלה שבין קיבוץ החותרים לקיסריה התפצלה לזוגות, כשמטרת כל זוג להתאמן בנפרד. כל טייס ניסה להביא את בן־זוגו לעמדת תורפה ולהתיישב על זנבו. וולוביץ פתח במלוא המצערת בדליקה אחר חברו המנסה לחמוק ממנו, אך לפתע בגד בו מנועו ומטוסו נכנס לסיחרור והתרסק אל אדמת קיסריה בחבטה אדירה.

יצחק וולוביץ היה ראשון הנספים באימוניה של טייסת־הקרב. מותו הישרה אבל כבד וגרם לשניים מטייסיה, בני מחזורו, להיתקף חרדה ולחדול מלטוס. אחד מהם התאושש חיש מהר ושב לטיסה, ובמרוצת הימים אף פיקד בהצלחה רבה על טייסת קרב, ואילו האחר זנח את הטיסה כליל.

סדרת האימונים על ה"ספיטים" היתה מאולתרת, וגם רמת המשמעת הטיסתית בטייסת היתה רופפת. לטייסים ניתן היתר לעשות דברים שגבלו לעיתים בהפקרות. קרה ש"הדוג־פייטס" הפכו לטיסות פראיות, שאך בנס לא נסתיימו באסונות בנפש. טייס המח"ל המנוסה ביל קייזר היה יוצא בראש רביעייה לאימוני טיסה נמוכה מעל הרי הכרמל. בשעת סיבוב נאלצו חלק מהמטוסים להגיע כמעט ל"גובה אפס", ואז היה קייזר קורא במכשיר הרדיו: "מי מכם גרוע כל כך שבהיתקלו בהר יחשל לנו את הטייסת?"

על מקרה אחד שכמעט הסתיים באסון סיפר מנחם בר (ברנשטיין), מאנשי הטייסת ומוותיקי הדואים וחלוצי הטיסה בארץ. באחד הימים התאמן בר יחידי ב"ספיטפייר". בעודו מבצע את תרגיליו בשמי הכרמל הגיחה מאי־שם רביעיית "ספיטים". "כשראיתי שאינם מבחינים בי ניעור בי לפתע יצר התקיפה וההפתעה. הופעתי מאחוריהם, צללתי מתחתם ונסקתי לפני אפי המטוסים ממש." ואולם מפקד המבנה, סיי פלדמן, טייס ותיק, למוד קרבות וצלף מעולה, שלא ציפה שיזדקר לפני חרטומו מטוס עד כדי סכנה, הגיב

◆ יצחק וולוביץ נולד בקישינב שבבסרביה ועלה עם משפחתו ארצה. סיים את לימודיו בבית־הספר מונטיפיורי בתל־אביב. בעודו נער התייתם מאביו, עבד כמכונאי ותמך באמו. מילדותו היתה לו אהבה לטיס וכשבגר החל לדאות. במלחמת־העולם השנייה התנדב לצבא הבריטי ובמסגרתו עבר קורס טיס. לאחר המלחמה שב ארצה וחזר לעבוד במכונאות אך לא זנח את הטיס, ומשהוקם "שירות האוויר" היה מראשוני מתנדביו. במאי 1948 נשלח להשלים את לימודי הטיסה שלו ב"אקדמיה הצבאית לטייסים" שבצ'כוסלובקיה. הוא שב משם בנובמבר והשתלב בטיסות הסיור והתצפית בשלהי המלחמה. לאחר שנסתיימה מלחמת השחרור צורף לחבריו בקורס הטיס ועמם הופנה לקורס מבצעי על ה"ספיטים", עד שהיה לטייס־קרב מן השורה.

במהירות וירה צרור הפחדה בכיוון מטוסו של בר. זה הבין את הרמז והסתלק מייד מהמקום.[15] בר היה מוכן לראות בצרור, שכמעט עלה לו בחייו, סוף פסוק, אך לא כן סיי פלדמן. זה ראה במעשה הפרה חמורה של משמעת טיסתית, ורק בזכות התערבותו של מפקד הבסיס, עזר וייצמן, לא נדרש בר לנטוש את הטייסת. שכן עזר הבין שיש גם צד אחר לטיסות הבלתי־מבוקרות: הן נוצלו להפריית דמיונם המבצעי של הטייסים, לשיפור כושר הטיסה שלהם וללימוד מתמיד מתוך הניסיון המצטבר. בעקבות זאת השתפרה השליטה במטוס ותעוזת הטייסים גברה. ואמנם, רוב טייסיה של טייסת־הקרב בתקופה זו התקדמו בסולם הפיקוד של החיל, ושניים מהם אף היו למפקדיו: מרדכי הוד ובני פלד.

באוגוסט 1949 יצא מפקד הטייסת, ג'ק כהן, לחופשה בדרום־אפריקה ולממלא־מקומו התמנה איש מח"ל אחר מארץ זו — ביל קייזר. אולם הלה שירת בתפקיד זה כחודש אחד בלבד, וכשנקרא למלא תפקיד במטה החיל הוחלף בטייס המח"ל הוותיק סיי פלדמן. ג'ק כהן היה טייס מעולה ומבוגר מהטייסים הישראליים, ולא נתן דעתו לשאלות ארגוניות, אלא הדגיש וטיפח את האימונים החופשיים. לעומתו ניסה קייזר לכוף על הטייסים משמעת וגינוני טקס. אלא שלגינונים מן הסוג המקובל בחיל־האוויר הבריטי לא היה כבר מקום בטייסת שכמעט כל טייסיה ישראלים.

בספטמבר 1949 שילבה הטייסת לראשונה תרגיל סיוע לטנקים באימוניה, ועל המטוסים הוטל לרכך יעדים לפני שיסתערו עליהם הטנקים. מדי פעם הצטרף לטיסות כטייס סא"ל עזר וייצמן, שגילה עניין באפשרויות הטמונות בהפצצה מן האוויר. עניין הסיוע שיכול החיל לתת ליחידות החי"ר נלמד היטב ונצברו לקחים. במקביל, וכדי להחזיק את הטייסת במתח של טיסות, צירף אותה סיי פלדמן לאימונים של "המבצרים המעופפים" ארוכי הטווח.

במסגרת האימונים השיגרתיים עלה ב־9 בספטמבר מבנה בן שישה מטוסים בפיקודו של גרישה בראון להתאמן בגובה רב בשימוש במסכות חמצן. כל הטייסים מלבד המפקד היו טייסים ישראליים "טריים". על מה שקרה בטיסת אימונים זו סיפר מפקד המבנה: "כשהגענו לגובה 20,000 רגל הפניתי את המבנה ממפרץ חיפה דרומה, במקביל ולאורכו של חוף הים. המבנה התייצב והוריתי להתחיל בתרגיל של פתיחת וסתי מערכות החמצן. לפתע הבחנתי שמטוסו של אלי אייל (פיינגרש) מרקד ימינה ושמאלה ומהתנהגותו המוזרה הבנתי שטייסו אינו מקבל מספיק חמצן. קראתי לטייס במכשיר וזה לא ענה[...] חושיו התקהו מחוסר חמצן והיה חשש שתוך זמן קצר ביותר ייכנס לעילפון. פקדתי על המבנה לצלול מייד, כדי להגיע לגובה שיש בו חמצן לנשימה חופשית. תוך כדי צלילתי עקבתי אחר מטוסו של אלי וראיתיו מתאושש. כשהייתי בטוח שהוא שולט במטוסו הפניתי את המבנה לבסיס ואלי ביצע נחיתה ללא תקלה." לאחר בדיקה יסודית של מכשיר

החמצן הסתבר שהיתה סתימה בווסת.[16]

באוקטובר שב ג'ק כהן מחופשתו ופתח עם טייסיו במבצע "סוכות" שנמשך ימים אחדים. במבצע זה התקיימו טיסות סיור אינטנסיביות על רקע ידיעות מודיעין בדבר חדירות תדירות של מטוסים בלתי מזוהים לשמי המדינה.

שנת 1950 בחיל־האוויר נפתחה בהכנסתם של מטוסי ה"מוסטנג" לשירות והקמת טייסת־קרב של מטוסים אלה. מייד עם הגעתם של המטוסים עברו טייסי ה"ספיט" קורסי הסבה על ה"מוסטנג" עתיר השבחים. אימוני ההסבה היו יסודיים ומאומצים, ואף על פי שה"מוסטנג" נחשב למטוס מסובך וקשה להטסה, הסתיימו כולם ללא תאונה.

בסוף ינואר 1950 נשלחו שני מטוסי "ספיטפייר" אל מעֵבר לגבול מצרים, לגיזרה שבין דיר־אל־בלאח לשדה אל־עריש, כדי לצלם צילום יסודי את שדה־התעופה באל־עריש, שכן שדה גדול ופעיל זה היה הקרוב ביותר לגבולנו הדרומי. את מטוס הצילום הטיס דניאל שפירא וכמלווה ומאבטח שימש ביל קייזר. החלק הראשון של המשימה, הסיור בין דיר־אל־בלאח לעיר אל־עריש, עבר ללא תקלות. כשהגיעו המטוסים לשדה אל־עריש נסק קייזר כדי לתפוס עמדת ירי נוחה, אם יתעורר צורך לקדם פני מטוסי אויב שיוזנקו נגד המטוס המצלם. באותה שעה החל שפירא בצילום. היעף הראשון עבר ללא תקלות והפתעות, אך ביעף השני — סיפר שפירא — "ראיתי שלפתע נוצרים סביבי עננים דקים. תמהתי על תופעה מוזרה זו, שכן ביעף הראשון לא הבחנתי בהם. פליאתי גברה כשהצצתי כלפי מעלה וראיתי שמאבטחי, ביל, נע ימינה ושמאלה במעין זגזגים וסביבו משייטים מדי פעם עננים קטנים ובהירים. המשכתי בביצוע המשימה..."[17] טיסת הצילום התארכה וביל קייזר התעצבן והלך. לקראת סיום המשימה נסק מטוסו והסתלק מהשדה. כשנחתו שני המטוסים בבסיס רמת־דוד לא הספיק שפירא לצאת מתאו וקייזר אץ לקראתו ופתח בסדרת גידופים שהפזמון החוזר בהם: "אתה מטורף או מעמיד פני גיבור?!" דני עמד נדהם ולא הבין על מה יצא קצפו של טייס ותיק ומנוסה זה, שהרי המשימה בוצעה כראוי. רק כששככה מעט סערת רוחו הצליח קייזר להסביר לעמיתו: "הם יורים עליך מכל תותחיהם ואתה ממשיך ביעפים נמוכים בין עננים הפגזים המתפוצצים סביבך." רק אז הבין שפירא כי היתה זו טבילת־האש הראשונה שלו.

ויכוחים סביב מינוי מפקד חדש

באחד מימי פברואר 1950 ביקר בטייסת מפקד החיל, האלוף אהרון רמז, שבא להתרשם מקרוב מפעילותה. עם תום הביקור נאספו הטייסים לשיחה איתו, ותוך כדי שיחה אמר רמז, שביל קייזר עומד לסיים את תפקידו ובמקומו יתמנה, בהמלצת מפקד הבסיס, מרדכי הוד. הודעה זו עוררה תרעומת רבה

בטייסים הישראליים וזו באה לידי ביטוי מיידי. אף כי הוד היה טייס טוב, ראו חבריו את עצמם שווי־יכולת ושווי־זכויות לו, מה גם שהטייסים הישראליים קבעו לעצמם מתכונת מסוימת של דירוג, שעל־פיה היתה לדעתם חייבת להיקבע העלייה בסולם התפקידים והדרגות. גישה "עממית" זו שורשיה בימי הקמתה של הטייסת, שבמשך תקופת־מה היה מקובל שמפקדיה נבחרים באורח דמוקרטי. נוסף על כך, כשמינה מטה החיל את אנשי המח"ל למפקדים, לא היתה לטייסים הישראליים עילה להתנגד, שכן אלה היו בדרך־כלל עתירי ניסיון ארגוני, תעופתי וקרבי. עתה, כשהטייסת היתה נתונה כמעט כולה בידי ישראלים ולכולם ניסיון תעופתי, ארגוני וקרבי דומה, ביקשו הטייסים לקבוע את מפקדיהם בעצמם. אחד הטייסים שהשתתפו בשיחה טען, שאם המינוי נקבע מלמעלה אזי הוא מגיע לאלי אייל (פיינגרש), שהיה מראשוני טייסת א', השתתף במבצעים רבים במלחמת הקוממיות וכבר שימש בהצלחה כמפקד גף.

מפקד החיל לא ציפה להתנגדות ולא התכוון לכפות את הצעתו. עם תום השיחה היה לו ברור שמינוי כפוי לא יועיל לטייסת, ואולי אף יפגע ברוח הטובה השוררת בה. כעבור ימים אחדים נקרא גרישה בראון אל אהרון רמז, וזה הודיע לו על מינויו למפקד הטייסת. בראון, שהיה מקובל על הטייסים הן כטייס מעולה והן כחבר טוב, נתקבל עליהם גם כמפקד. מייד לאחר שנטל את הפיקוד פתח גרישה בסדרה מוגברת של אימונים ותרגילים. בדיעבד סיפר: "חשתי שזה צו השעה, שכן אני הייתי 'הזר האחרון' בטייסת והמנוסה בין הטייסים. הרביתי אפוא באימונים כדי שלא נופתע כשאיננו מאומנים כדבעי."[18]

בראשית חודש מרס פתחה הטייסת בסדרת אימוני הפצצה בפצצות חיות בנות חמישים ק"ג. אימונים אלה התבצעו במבנים של שמונה מטוסים, לרוב בשילוב עם יחידות חי"ר, ובמהלכם צלפו הטייסים בתותחיהם מגובה נמוך. המטכ"ל עודד אימונים משולבים אלה, אולם מפעם לפעם התעוררו בהם בעיות טכניות משום שהציוד והמטוסים נוצלו עד תום; ואם לא אירעו אסונות בנפש הרי זה רק בשל מסירותם של הטכנאים ובזכות המזל.

על חוויה בלתי נעימה בשל ציוד לקוי סיפר הטייס משה פלד. הוא עמד להמריא ב"ספיט" חמוש בשתי פצצות בנות חמישים ק"ג התלויות מתחת לכנפיים. "כשניסיתי להתניע," סיפר, "הבחנתי שהמכונאים שעמדו סמוך למטוס פתחו במנוסה בכל הכיוונים כמחפשים מחסה. לא הבנתי את פשר התנהגותם המוזרה והמשכתי בנסיונות ההתנעה עד שראיתי שהמכונאי פטל אץ לעומתי ומנפנף בזרועותיו כמסמן לי משהו. לבסוף הגיע לכיפת תאי, נקש עליה בחוזקה וזעק: 'הימלט מהר!' משנחלצתי מתאי וחיפשתי מחסה הצביע פטל על אחת משתי פצצותי החמושות, שנשרה מהמתלה הישן שלה ונתקעה תחת גחון המטוס. כל קצר בחשמל בשל מערכת ההתנעה הלקויה או תזוזת המטוס עלולים היו לגרום לפיצוצה".[19]

מבצעי "שישליק" ו"קבאב"

בראשית 1950 הפך איזור בית גוברין למרכז של פעילות עוינת של מסתננים משטח ירדן. באיזור לא הוקמו עדיין יישובים ישראליים וכפרים ערביים נטושים שימשו מקומות מחבוא נוחים למסתננים ערביים שפניהם לביזה ורצח. גם קבוצות רועים חדרו לשטחנו וביקשו לקבוע עובדות בשטח. מעשי רצח ושוד סוסים ובקר נעשו גם ביישובי השרון המאוכלסים בעולים חדשים, חסרי ניסיון בשמירה על רכושם. לעיתים תכופות נפרצו רשתות בלילה והמתיישבים נותרו חסרי־אונים, חוששים לקום ולהגן על רכושם.

באותה עת החלה להתגבש במטה החיל תפיסה, כי ניתן לחסל את התופעה בעזרת המטוסים המתאמנים ממילא בשטח. באישור המטכ"ל הוציא אפוא מטה החיל הוראה לפתוח בסדרת מבצעים שמטרתם הראשונית לגרש את הרועים מסיגי הגבול — מבצעי "שישליק" ו"קבאב". ההוראה שהוצאה לטייסים היתה לצלול "על יבש" לעֵבר כל מה שנראה נע ממזרח לכביש הרטוב ועד לגבול, כדי לדרבנו לצאת מזרחה. הודגש שאם לא ייענו החודרים, יש לירות בסמוך אליהם כדי לגרשם ואין צורך לקבל לכך אישור מראש.

ב־22 במרס בוצעה טיסת "שישליק" ראשונה לאחר שנתגלתה קבוצת רועים שחדרה לתחומנו. כשצללו שני הטייסים על המסתננים הבינו הרועים את הרמז וניסו להסתתר באחת המערות הקרובות. עדריהם נשארו מאחור. כעבור שעה, כששבו טייסינו מאימונם בטיסה נמוכה מעל לאיזור, דיווחו כי הם רואים את הרועים מאיצים בעדר מזרחה, לעבר הגבול.[20]

אך לא רק בגבול הירדני הופר השקט. מצב הביטחון הלך והתערער גם בגבול מצרים, וגם כאן לא איחרו ליפול קרבנות. מטה חיל־האוויר התאים את עצמו להתפתחויות והחיל את פקודת "שישליק" ו"קבאב" גם על הגיזרה הדרומית. ואמנם, הטיסות המבצעיות הנושאות אופי שיטורי הצליחו להביא לרגיעת־מה במזרח ובדרום. אבל בשל חששם של קברניטי המדיניות כי מיסוד שיטת השיטור באמצעות מטוסים תיחשב להפרת מאזן־הכוחות, ואף לפעולה מלחמתית, לא היה להן המשך. ייתכן שהיה בכך משום טעות, כי אפשר שבשיטה זו ניתן היה למנוע חדירות ופעילות עוינת של מסתננים, שפעילותם תרמה לאחר מכן להתלקחות רחבת־מימדים.

מסיגי גבול בשחקים

השמירה על שמי ישראל הופקדה בידי צופי־אוויר וסיורים אוויריים, אולם בשל העדר מערכת בקרה אווירית יעילה נהגו מטוסי אויב לחדור לשמי ישראל לעיתים תכופות, ועד שהגיעו לזירת החדירה מטוסי־הקרב שהוזנקו לקראתם התרחקו החודרים הרחק מתחומה של ישראל. בחדירות אלה היה יותר משמץ של התגרות בטייסינו, שהרי ידוע היה לכול שטייסי המח"ל כבר נטשו את החיל, ומי שנותרו להגן על השמים היו טייסים צעירים שזה עתה

הוכשרו. מול זאת ביקשו טייסי חיל־האוויר להוכיח את כושרם. הם ראו בחדירות עלבון צורב וכל טייס ציפה לשעה שיוכל להיפרע מטייסי האויב.

ב־17 במאי 1950 באה ההזדמנות שציפו לה. בבוקרו של יום זה עמדו על מסלולו של בסיס רמת־דוד ארבעה מטוסי "ספיט" חמושים בפצצות ומקלעיהם טעונים, נכונים להמראה לקראת הדגמת הפצצה נמוכה לפני קציני וחיילי פיקוד הצפון, שציפו לכך לא הרחק מבסיסם. הטייסים שעמדו לבצע את התרגיל היו גרישה בראון — מפקד הטייסת והמבנה; אלי אייל, אברהם יפה ומאיר רוף. על מה שאירע סיפר מאיר רוף: "דקות אחדות לפני ההמראה הבחנו במטוס 'שורט סנדרלנד' בריטי, מגיח מצפון אל מעל לשדה שלנו, ובעודנו נועצים עינינו בו על חוצפתו הוא חלף מעלינו כמעל לחצרו." ארבעת הטייסים זינקו למטוסיהם ופתחו בהמראה פרועה, כשחלקם אינם מספיקים אפילו לקשור את עצמם למצנחים.

ה"שורט סנדרלנד" הוא מטוס ימי גדול בעל ארבעה מנועים וחמוש היטב, והטייסים נאלצו להתקרב אליו בזהירות רבה. גרישה בראון רמז לטייס החודר לטוס אחריו, אך זה התעלם ממנו. גם אברהם יפה תבע ממנו, בסימנים מוסכמים, שישנה כיוון ויצטרף אליו, וגם הוא לא נענה. טייס ה"שורט" העמיד פנים שאינו מבין במה מדובר ותוך כדי כך המשיך בכיוון ימה של תל־אביב. התביעות, הרמזים ומאמצי השכנוע של טייסינו נמשכו, אולם המטוס הגדול הוסיף להתרחק מערבה ונראה היה כי עוד מעט יחלוף מעל לעיר הגדולה ויהיה מחוץ לתחומה האווירי של ישראל. הטייסים ביקשו ממטה החיל לדעת כיצד עליהם לפעול, אולם תשובה ברורה לא באה. אז החליט גרישה בראון לקחת את העניינים לידיו. הוא הורה לטייסים לזרוק את פצצותיהם לים וביקש מאברהם יפה להיצמד איתו למטוס הזר. "ואז, כשתבעתי ממנו שוב על־ידי נפנוף בכנפי לטוס אחרי והוא סירב, התרחקתי מעט כדי להיכנס לעמדת התקפה נוחה, וצללתי לעומתו כשאני יורה צרור אזהרה מתותחי וממכונות הירייה שלי לפני חרטומו."[21] "רמז" זה שינה מייד את דעתו של טייס ה"שורט": הוא נפנף בכנפיו כמבין וירד לנחיתה במי הנמל של תל־אביב. כשהשלים המטוס החודר את נחיתתו פנה גרישה בראון לשדה עקרון, לדווח למטה, ושלושת חבריו שבו לבסיסם. בעקרון ציפה לגרישה איש מטה חיל־האוויר פול קידר (חומסקי), ושניהם נסעו למקום נחיתת המטוס האמפיבי. כשקרבו לנמל הבחינו בנספח הבריטי המנהל שיחה ערה עם מפקד החיל, אלוף אהרון רמז, ומפקד הכנף, אל"מ עזר וייצמן. האחרון אץ לעברם, חיבק את גרישה וקרא: "עבודה נאה עשיתם! שיֵדעו הגויים ששמינו אינם הפקר!".

הטייס הזר טען בתוקף שהיה בדרכו מבסיסו במזרח הרחוק אל שדה פאיום שבמצרים. הוא הודה שטעה בדרכו ושניסה להתחמק מהטייסים המיירטים, אולם טען שעשה זאת מכיוון שהים שמתחתיו היה סוער ומסוכן

לנחיתה. הוא השתכנע לנחות לאחר שהבין מצרור האזהרה כי מולו טייס מנוסה, ומוטב להסתכן בנחיתה בים סוער מאשר בצרור נוסף. לאחר שהתברר שאכן טעה הטייס בניווט, הוא שוחרר עם מטוסו למחרת היום והמשיך לשדה פאיום.

עוד טרם נרגע החיל מיירוט המטוס הבריטי ולמטה הגיעו ידיעות על מטוס ירדני, הנוהג בעקביות לחדור לשמי הנגב בדרכו למצרים. דווח כי הוא עושה זאת לפחות אחת לשבוע בשעות לפני הצהריים, וקשה לא להבחין בו משום שכולו צבוע אדום לוהט. ב־20 במאי 1950 הוזנק מטוס קרב לאיזור כורנוב (ממשית), נתיבו המשוער של החודר "האדמוני", כדי לארוב לו, אך כעבור שעתיים וארבעים דקות של סריקת שמי האיזור שב הטייס לבסיסו ולא נותר לו אלא לרשום בספר טיסותיו: "השמים תכולים ויפים ושום נקודה אדומה אינה משייטת בהם."[22] מארבים נוספים שהוצבו ל"אדמוני" הסתיימו בלא תוצאות. עם זאת, צופי־האוויר ואנשי החי"ר הוסיפו לדווח למטה חיל־האוויר בקנטרנות: "'האדמוני' שוב חולף מעלינו ומוסר ד"ש לטייסת הקרב."

מבצע "תנועה"

בראשית חודש יוני החליט מטה החיל על פריסת טייסת הקרב לדרום. היה זה חלק ממבצע "תנועה", תרגיל רב־משימתי שנועד להימשך כשבועיים ומטרתו העיקרית היתה לתפעל את הטייסת משדות משניים בתנאי קרב שתכתיב מיפקדת החיל. לפריסה היו גם מטרות משניות: הכרת האיזור, תרגול תנאי קרב בלחץ זמן והסתגלות לפעילות בתנאי מזג־אוויר שונים מאלה שבמרכז הארץ ובצפונה. השדה שהוחלט כי אליו תפרוס הטייסת היה המינחת הסמוך לבאר־שבע, מינחת חסר שֵם ומוזנח שלא נוצל מאז ימי הבריטים שבנוהו. לקראת התרגיל עלה הצורך להעניק לשדה שם, וכשאמר מישהו שהשדה הזה רחוק מטבורה של הארץ כרחוק ארץ תימן הוחלט לכנותו "שדה תימן". לאחר שהוכן השדה הועברה אליו קבוצת טכנאים ואנשי מינהל, וב־12 ביוני הוטסה אליו טייסת הקרב על כל שמונה־עשר מטוסיה במבני קרב. כשנחת אחרון המטוסים מיהרו הטייסים לחדר התדריכים, ושם קיבלו את משימותיהם ליומם הראשון, בהתאם למה שנקבע בתכנית התרגיל.

למחרת עם בוקר, כשיצאה הטייסת מ"שדה תימן" לאימונים, שלח מפקד הטייסת שני מטוסים להתאמן באיזור כורנוב, ואלה התבקשו גם "להעיף עין" ולבדוק אם אין "האדמוני" מזדמן לסביבה. שני הטייסים היו מנחם בר (ברנשטיין) המוביל ומאיר רוף — מספר שניים שלו. כשהגיעו הטייסים לאיזור האימון הבחינו בנקודה אדומה באופק. זו קרבה, גדֵלה והולכת, ממזרח לכיוון דרום־מערב. מפקד הטייסת, גרישה בראון, שנמצא באותה עת במגדל־הפיקוח של שדה תימן, תיאר את אשר התרחש: "לפתע שמעתי את רוף ובר צועקים אלי בבת־אחת: 'אנחנו רואים אותו! אנחנו רואים אותו!'

הבנתי מייד למי הכוונה ופקדתי: 'הביאוהו לשדה תימן!'" מאיר רוף, שהיה קרוב יותר ל"אדמוני", קרא למנחם בר: "אני לוקח! חפה עלי!" בינתיים החל מסיג הגבול פונה לאחור כדי לשוב מזרחה, ומאיר רוף, שטס לצד הטייס הזר, סימן לו על־ידי הורדת גלגליו שימשיך אחריו. זה העמיד פנים שאינו מבין והמשיך בשיוטו להשלמת הסיבוב מזרחה. רוף חזר על הוראתו פעמיים ושלוש, ומשלא נענה גם אז נעור בו חוש ההומור. הוא קרב ל"רפיד" האדום, הרים את חופתו והעביר את ידו על צווארו כאומר: "כך ייעשה לך אם לא תבוא אחרינו." אחר הגביה את מטוסו לעמדת ירי נוחה. הטייס הזר נדהם, אולם קלט את ה"רמז" ופנה אחרי מטוסו של רוף כשבר מלווה אותו מאחור.

כשנחת המטוס הירדני בשדה תימן ביצעו שני הטייסים שלכדוהו "גלגול ניצחון" מעל לשדה, כיאה לטייסי־קרב שיירטו מטוס אויב, ונחתו לצידו בשדה. אז קפצו מהמטוס שיורט שמונה נוסעים מבוהלים, והתברר שזהו מטוס ירדני המטיס בקביעות נוסעים למצרים. בין שמונת הנוסעים הנדהמים היה אחד שלא חדל לנפנף בדרכונו האמריקני כשהוא מלווה את נפנופיו בקריאות: "אני נציג חברת 'יל' האמריקנית, אינני אשם!" לבהלת הנוסעים תרם לא מעט מראה חבורת הטייסים ששבתה אותם. הללו נראו כאנשי "המערב הפרוע" — מזוקנים, לבושים מכנסיים קצרים ואקדחים גדולים מיטלטלים על מותניהם. אולם לא עבר זמן רב והנוסעים נרגעו והשתכנעו שלא נשקפת להם סכנה. הם שלפו ממטוסם סל אפרסקים דמשקאיים וכיבדו בהם את הטייסים וחבריהם. לאחר מכן פקד מפקד הטייסת להכניס את ה"אורחים" לאמבולנס היחיד של השדה, ובלוויית אחד הטייסים שלח אותם לתחנת המשטרה הקרובה. לטייס מישה קנר הורה להטיס את ה"רפיד" ה"אדמוני" לעקרון ולדווח למטה על היירוט. לא חלפו ימים רבים והנוסעים הוחזרו לירדן, אולם המטוס נצבע בצבעי חיל־האוויר הישראלי והוכנס לשימוש בו. היה זה הישגה השני של טייסת־הקרב בתוך זמן קצר.

במסגרת מבצע "תנועה" ביצעה הטייסת טיסות סיור במרכז הנגב, איזור סדום וסביבתו ועד אילת וסביבתה. כן "תקפה" את בסיס־האם שלה, שדה רמת־דוד, וערכה אימוני יירוט והפצצה בפצצות חיות מגובה נמוך. שדה תימן רחש פעילות ביום ובלילה — כל מטוסי הטייסת ומאה ושלושים אנשי צוותי האוויר, הקרקע, השירותים והמנהלה. ב־23 ביוני הסתיים תרגיל מבצע "תנועה". לקראת סיומו הגיע לשדה תימן מפקד הכנף, עזר וייצמן, ולאחר הפקת הלקחים עלו על המסלול כל שמונה־עשר המטוסים ובזה אחר זה המריאו צפונה.

מותו של טייס

כשירדה הטייסת דרומה נשאר הטייס יוסף (ג'ו) כהן בבסיס־האם, לערוך ניסויים ב"ספיט" שעבר תיקון יסודי. כהן היה יליד כלכותה שבהודו. הוא

עלה ארצה ב־1949 והצטרף לטייסת־הקרב. ב־21 ביוני 1950 עם בוקר נתבשר על עלייתו לדרגת סרן, וכשעה לפני הצהריים עלה לערוך את הניסויים האחרונים ב"ספיט" המתוקן. לאחר שניסה את תגובות המטוס בביצועים שונים ובמצבים שונים נותר לו רק עוד לבצע גלגול נמוך. מן הגלגול הזה לא הצליח להתרומם. למחרת עלו חבריו הטייסים משדה תימן, לפסוע לצד רעייתו וללוותו בדרכו האחרונה בבית־הקברות הצבאי בחיפה.

טייס צרפתי ב"דקוטה" לבנונית מסבך את המצב במזרח־התיכון

באותם הימים, באמצע שנת 1950, החלו צופי־אוויר מדווחים למטכ"ל על חדירה קבועה של "דקוטה" לבנונית בצפון. על־פי הדיווחים נהג המטוס לחדור לשטחנו מדרום לכנרת, חצה את אצבע הגליל ונבלע אי־שם באופק הלבנוני. ישראל הגישה תלונה ל"ועדת שביתת־הנשק הישראלית־לבנונית", אך הלבנונים התכחשו להאשמה וטענו כי אין לה כל יסוד. לחיל־האוויר הישראלי לא נותר אלא לשלוח מדי יום מטוסי־קרב לסייר ולארוב לחודר. ואולם הללו לא הצליחו לאתרו — עד 24 ביולי. בערב אותו יום הודיע "קול ישראל" כי "מטוס 'דקוטה' לבנוני, שטס עם ערב בשמי הגליל, הונס ביריות שכוונו אליו ממטוס־קרב ישראלי." כעבור שעה מסרו תחנות השידור של מדינות ערב, כי מטוס השייך לחברת התעופה הלבנונית "קומפני ז'נרל דה טרנספורט", שטס מירושלים לביירות, הותקף בידי מטוסים ישראליים. במטוס היו עשרים וארבעה נוסעים ושלושה אנשי צוות. שניים מנוסעי המטוס נהרגו ושמונה אחרים נפצעו קשה. רדיו דמשק הוסיף, שבמטוס נמצאו צליינים שעשו את דרכם מירושלים העתיקה, ותוך כדי כך הודה שהתקרית אירעה בשמי טבריה. כעבור שעתיים החלה לבנון עושה פרסום רב לתקרית, כשקריניה מתארים בהתרגשות את העברת הפצועים והנפגעים משדה־התעופה לבית־החולים האמריקני בביירות. כן נמסר שממשלת לבנון תתכנס בשעות הלילה לדון בתקרית, ותתלונן עליה במועצת־הביטחון.

למחרת הביאה העיתונות הערבית את גירסתו של הטייס הצרפתי שארל קורטאן, שהטיס את ה"דקוטה" בשעת התקרית: "עזבתי את ירושלים סמוך לשעה שתיים בצהריים בכיוון רבת עמון. ממנה המשכתי צפונה בגובה 7,000 רגל. כשהייתי מעל לחרמון, כשלושים ק"מ מזרחה מהגבול הישראלי, והתחלתי בירידה בכיוון ביירות, הופיע לפתע מטוס־קרב ישראלי שעבר שבע-שמונה פעמים על פני מטוסי וכל אותה עת עשה סימנים שאפשר לפרשם כפקודה לבוא אחריו לנחיתה. היות שהייתי מעל לטריטוריה ערבית לא נעניתי לפקודתו, ואז פתח בצרורות ממכונות־הירייה שלו על מטוסי." הטייס הצרפתי הדגיש לפני העיתונאים שמזג־האוויר היה נאה והראות טובה, כך שלא היה מקום לטעות בזיהוי סימני מטוסו. כן טען שמעולם לא טס מעל

טריטוריה ישראלית, ואף לא התקרב אליה בטוסו באיזור זה. עד כאן הגירסה הערבית. הסיפור האמיתי היה שונה.

למטכ"ל ולמטה חיל־האוויר הגיעו ידיעות תכופות על חדירת המטוס הזר לתחומנו. הן נמסרו למפקד הכנף רודי אוגרטין, וזה העביר את הטיפול בנושא לטייסת־הקרב. למשה פלד, שהיה קצין המבצעים של הטייסת, ניתנה למעשה יד חופשית להנחית את המטוס הזר בשדה־תעופה ישראלי. לאחר נסיונות־סרק ללכוד את המטוס באמצעות טיסות סיור בשעות המשוערות של הסגת הגבול, הוחלט להציב לו מארבים קבועים, אך גם אלה לא העלו דבר. באישורו של אוגרטין תכנן פלד להציב מטוס־קרב בכוננות המראה בשדה מחניים, וכן תצפיות שיעמדו בקשר ישיר עם אותו מטוס. התכנית קבעה כי כאשר יתגלה המטוס החודר יימסרו אותות מוסכמים בקשר, והטייס הממתין בכוננות יוזנק מייד. כמה קשיים עמדו בפני ביצוע תכניתו של פלד: בשדה מחניים היו אז שני מסלולים קצרים בלבד. הוא לא היה שדה פעיל אלא שימש לנחיתות חירום בלבד למטוסים שנמצאו באיזור הצפון, לא נמצא בו דלק למטוסים ולא היתה בו סדנה לתיקונים הכרחיים. פלד החליט להטיס בעצמו את מטוס הכוננות, משום שהכיר היטב את המסלולים מן הזמן שהיה מפקד טייסת הגליל שפעלה ממנו יומם ולילה. דלק וסדנת תיקונים החליט להביא איתו מרמת־דוד. כאשר אושרה תכניתו העמיס פלד על משאית, בבוקר ה־24 ביולי, שתי חביות דלק למטוסים, ציוד טכני וכלים לתיקון מטוסים, העלה עליה שבעה מכונאים שאומנו גם כצופי־אוויר ושלחם לשדה הצפוני. כשעתיים לאחר יציאתם הטיס את ה"ספיט" למחניים, הכין את המטוס והציב את המכונאים בעמדות התצפית. את המטוס העמיד בקצה מסלול בכוננות המראה והוא עצמו ישב בתא הטייס.

סמוך לשעה ארבע קיבל פלד מהתצפיות את האות המוסכם וזינק לעבר המטוס החודר. וכך סיפר: "כאשר הדבקתי אותו הוא נמצא מעל לכל ספק בשטחנו, צפונית מערבית לכנרת — התחום שבידי מדינת ישראל. טסתי בקרבתו וזיהיתי על זנב מטוסו את הברוש הירוק, סמל לבנון[...] בתוך המטוס ראיתי את אנשי הצוות מסתובבים. ידעתי בבירור שזהו 'המתגרה' וקרבתי סמוך אליו. טסתי עמו במבנה ותוך כדי כך הוריתי לו לטוס אחרי לנחיתה, אך הטייס שם עצמו כלא מבין במה המדובר. הורדתי את גלגלי מטוסי, סימן בין־לאומי, לאות שיבוא אחרי לנחיתה, וגם מזאת התעלם. אז שברתי מול חרטומו כדי להפריע לו להמשיך בטיסתו, אך זה התקדם ותימרן כל הזמן כדי להרוויח זמן ולהגיע לגבול לבנון. כשהייתי בטוח שהמטוס הלבנוני מבקש להתחמק הנחתי שיש לו סיבה רצינית לכך, עליתי לעמדת ירי ויריתי צרור אזהרה לפני אפו. כשעברתי לטוס לידו הוא היפנה את אצבעו ועשה תנועה מזרחית גסה כאומר: 'גם הפעם סידרתי אותך...' הבחנתי שעוד מעט הוא יגיע אל מעֵבר לגבולנו. תפסתי עמדת ירי מאחוריו והתכוונתי לירות

באחת מכנפיו, אך בשל מעצור באחד התותחים היתה סטייה קטנה בכיוון של התותח היורה ופגעתי בגוף המטוס. כאשר ראיתי את הפגיעה והמטוס קרב לשטח לבנון, הרפיתי ממנו."[23]

ב־26 ביולי, יומיים לאחר התקרית, שלח קולונל בואט דה בידאר למרכז האו"ם מברק בשם ועדת שביתת־הנשק הישראלית־לבנונית ובו נאמר ש"התקרית בעניין המטוס תיושב בוועדת שביתת־הנשק המעורבת." המברק התקבל במסדרונות האו"ם בהקלה ונראה היה שצפוי סוף טוב לתקרית. אולם אז התרחשה תפנית לא צפויה. בריטניה החלה לרמוז שחיל־האוויר המלכותי קיבל הוראות לערוך סיורים על גבול ישראל־ירדן, כדי למנוע תקריות אוויריות דומות. אף על פי שהדבר הוכחש נמשכה הפעילות הבין־לאומית סביב הנושא, כשכל מדינות ערב בוחשות בקדרה ומנסות לנצל את התקרית לניגוח ישראל ולהשמעת איומים נגדה. בסופו של דבר ירד הנושא מדפי התקשורת, וכעבור כמה חודשים, כשפורסמו סיכומי ועדת שביתת־הנשק הישראלית־לבנונית, כבר שכחו הקוראים במה מדובר. מכל מקום, החדירות האוויריות פסקו.

התפלגותה של הטייסת

ב־1 ביוני 1949 קיבל עזר וייצמן את הפיקוד על טייסת־הקרב, שמבחינה תפקודית ומנהלית היתה למעשה כנף. הוא היה אחראי להעברת הטייסת מחצור ולהתארגנותה בשדה רמת־דוד; להדממת ה"מסרשמיטים" שאיבדו את אמינותם ולהפיכת ה"ספיטפייר" למטוס התקני של הטייסת — מטוס הקו הראשון. תחת פיקודו נקלטו גם ראשוני ה"מוסטנגים", שנועדו להחליף את ה"ספיטים" קצרי־הטווח שבינתיים גם נשחקו באימונים ובמבצעים ושמישותם פחתה בצורה מעוררת דאגה.

עזר הכניס לטייסת "רוח ישראלית" שמשמעותה היתה תעוזה ומעוף שגבלו לעיתים בקלות־ראש ופזיזות. בתקופת פיקודו לא היו כמעט סייגים לטייסים, שביצעו לא אחת "דוג־פייטס", שהתחילו בגבהים רבים והגיעו פה ושם עד גובה אפס. משימות הסיור והצילום מעֵבר לקווי האויב הפכו למשימות שכל טייס נלחם בהן, וכשהוכנסו לשימוש בטייסת כלי־ירי חדשים או שיטות אימונים חדשות, כגון תרגול הפצצה נמוכה ומסוכנת, הוביל את הרביעייה הראשונה מפקד הטייסת עצמו, שהפיח את רוח הקרב בה.

לקראת אוגוסט 1950 חש עזר וייצמן כי מיצה את עצמו כמפקד טייסת, והחל לוטש עיניו לתפקיד בכיר יותר במטה. טייס המח"ל המהולל רודי אוגרטין התבקש לחזור ארצה וליטול שנית את הפיקוד על הטייסת בשם הבדוי זאב כרמי, ואז עבר וייצמן למטה החיל — לתפקיד הבכיר של ראש מחלקת אוויר. יחד איתו לקח את גרישה בראון, מפקד הטייסת, שעבד

בתיאום ובשיתוף־פעולה איתו. גרישה היה אחרון "הזרים" בטייסת, והוא העביר את הפיקוד לטייס משה פלד.◆ מכאן ואילך היתה הטייסת בידי טייסים ישראליים בלבד.

בתפקידו כמפקד טייסת השתדל משה פלד להעלות את רמת הטיסה של טייסיו, עסק בארגון האחזקה והמנהלה ושם דגש מיוחד על יחסים קרובים בין הטייסים לבין עצמם — ובינם לבין הצוות הטכני. הוא הכניס נוהלי אימונים, הנהיג טבלאות של הישגים במטווחים, בתקיפת מטרות קרקע, בצליפה, בירי רקטות ובירי אוויר-אוויר, והקפיד על החדרת נוהלי קשר בין הטייסים באוויר — ובינם למגדל־הפיקוח ולכוחות הקרקע שאיתם התאמנו. בימיו הוכנס לשירות בהדרגה ה"מוסטנג פי־51" האמריקני, שבניגוד ל"ספיטפייר 9" הבריטי, הזריז אך קצר־הטווח, טווח טיסתו ארוך מאוד ולכן הוא נוח ויעיל לסיורי גבולות ארוכים. ה"מוסטנג" גם יציב מה"ספיט" ולכן נוח להטיסו בגבהים נמוכים. עובדה זו עושה אותו בלתי נראה למכ"ם האויב ומקנה לו יתרון עצום. גם מנועו של ה"מוסטנג" חזק ואמין ממנוע ה"ספיט" ומיכליו הענקיים מאפשרים לו לשהות באוויר עד שבע שעות, לעומת השעה היחידה של "הספיט".

בעוד הטייסת עסוקה בקליטת המטוס החדש, המפיח בה רוח חדשה, נערך באוקטובר התמרון הכלל־צה"לי הראשון שכינויו "צמ"ד" (על־שם שלושת הפיקודים הלוקחים בו חלק: צפון־מרכז־דרום). במסגרת התמרון הוטל על מטוסי הקרב לסייע לכוחות הלוחמים, וכן ללוות מפציצים ליעדיהם ומטוסי תובלה המטיסים צנחנים, לזנק נגד מטוסי "אויב", וכמובן למלא תפקידי אמנעה ותקיפת שיירות. "זירת הקרב" של טייסת־הקרב השתרעה מהצפון הרחוק, דרך חיפה ומפרצה ועד אילת. ריבוי המשימות חייב לשתף בתמרון גם את מטוסי ה"הרוורד" של בית־הספר לטיס.

לאחר הסקת המסקנות ולימוד הלקחים מתמרון "צמ"ד" נפלה בשלהי אוקטובר 1950 ההחלטה במטה החיל לפצל את טייסת־הקרב לשתיים:

◆ משה פלד, יליד העיר סגוריצה שבבסרביה, עלה ארצה ב־1935 בהיותו בן 11. משפחתו השתקעה בחיפה והוריו שלחוהו ללמוד בבית־הספר החקלאי "כדורי". עם סיום לימודיו הצטרף להכשרה במסגרת קיבוץ רמת יוחנן והתגייס לפלמ"ח. שם הכיר את מנחם בר (ברנשטיין), ובעידודו הצטרף למחלקת הטיס של הפלמ"ח. לא יצאו ימים רבים ומשה פלד מצא את עצמו בקבוצה הראשונה שנשלחה ללמוד טיס במסגרת "מחלקת הטיס" בחברת "אוירון". קבוצה זו מנתה ארבעה חברים שבסיסם היה בקיבוץ נען: יעקב בן־חיים ("בלקי"), פרץ גרוסר, משה פלד וששון נוביק. במלחמת השחרור לחם פלד בשורות "טייסת הגליל" ואף היה למפקדה. עם תום המלחמה עבר קורס טיס בצ'כוסלובקיה והיה מראשוני הטייסים הישראליים בטייסת־הקרב.

טייסת־קרב המורכבת ממטוסי "מוסטנג" ו"ספיטפייר" — טייסת 101 — שמשימותיה יהיו מבצעיות, וטייסת "ספיטפיירים" — טייסת 105 — שתהווה בית־ספר לאימון מבצעי של טייסי קרב לאחר סיום קורס הטיס ולקראת הצבתם לטייסת־הקרב. בסיסן של שתי הטייסות נשאר ברמת־דוד. משה פלד המשיך לפקד על טייסת־הקרב, ולמפקד טייסת האימונים המבצעיים החדשה התמנה מנחם בר (ברנשטיין).◆ למפקדי גפים בטייסת זו, שמנתה עם הקמתה כעשרים "ספיטים", כשנים־עשר מהם שמישים, התמנו הטייסים זאב לירון (לונדנר) ואברהם יפה.

לאימון המבצעי הראשון בטייסת 105 הגיעו שנים־עשר טייסים, קבוצת הטייסים הגדולה ביותר שעברה עד כה אימון מבצעי בעת ובעונה אחת. הקורס נמשך ארבעה חודשים ונערך לפי תכנית אימונים מסודרת מראש. מפקד הטייסת וצוות המדריכים תרגמו מאנגלית את פקודות ההדרכה באוויר, ניסחון מחדש ומסרון לחניכים בצורת חוברות לשינון. מניין שעות הטיסה בקורס הגיע ל־400 בחודש ורוח ישראלית נשבה בכל דרגי הטייסת החדשה. צוות ההדרכה וצוותי הקרקע פעלו מתוך תיאום ובשיתוף־פעולה הדוק. צוותי הקרקע עמלו יום ולילה להבטיח את שמישות המטוסים, שכן ה"ספיטים" מחייבים אחזקה יעילה ומתמדת. הקצין הטכני של הטייסת היה פאפא בלאו, יהודי מבוגר מצ'כוסלובקיה שלמסירותו לא היה גבול. יום ולילה היה רכון על המנועים, עושה לאחזקתם ולהשמשתם. בכך נעזר רבות בסגנו יהודה, שהיה ידוע בכינוי "פלפל" על שום שהיה בחור ישיבה ואהב להתפלפל.

בתקופה זו נרכשו "מוסטנגים" נוספים בשבדיה ובארצות־הברית, וכחמישים "ספיטפיירים" נרכשו באיטליה. המגמה המתגבשת היתה לרכז את כל ה"מוסטנגים" בטייסת־הקרב ולהפוך מטוס זה למטוס הקו הראשון, ואת ה"ספיטפיירים" להפנות לטייסת האימונים המבצעיים. למעשה, בשלב זה אין חיל־האוויר חסר מטוסים. בעייתו העיקרית היא מחסור בטייסים.

◆ בר נולד בקבוצת כנרת, ועוד בטרם מלאו לו 15 החל בפעילות תנועתית בקלוב התנועה. לא חלפו ימים רבים והנער היה לאמן דאייה, ובשנה 1942, בטרם מלאו לו 18, זכה במילגה מטעם "קרן החקלאים לתנועה של ההתיישבות העובדת" להשתלם בטיס. משהתגייס לפלמ"ח, הדביק את חבריו באהבת הדאייה. הוא עצמו שימש מדריך בקורס הדאייה הראשון של הפלמ"ח, שהתקיים ב־1944 בכפר ילדים שלרגלי גבעת המורה. בהיותו איש "מחלקת הטיס" הוזמן בר ב־1947 להתגייס ל"שירות אוויר". את המלחמה עשה כטייס ב"טייסת הגליל", ובמסגרתה ביצע עשרות טיסות סיור והפצצה. באמצע 1948 נשלח עם קבוצת טייסים ללמוד טיס בהולומנץ שבצ'כוסלובקיה, ומשם ארצה עוד הספיק לקחת חלק באחרוני המבצעים של מלחמת השחרור. עם סיומה הצטרף לקורס הטיס בעקרון וסיים אותו בהצלחה.

מבצע "שחורי"

בעוד משרד החוץ עוסק במשא ומתן לרכישת המטוסים בשבדיה ובארצות־הברית, הוא התבקש לסייע לחיל־האוויר בעניין נוסף: שחרורו של "ספיטפייר" שנתקע ביוון. בזמן מלחמת השחרור נחתו שני "ספיטים" נחיתת חירום בשדה־תעופה יווני לאחר שאזל הדלק במיכליהם. בהתערבות משרד החוץ נאותו היוונים לשחרר את שני הטייסים, אך הוסיפו להחזיק במטוסים בטענה ששחרורם יָפֵּר את מאזן הכוחות הנלחמים באיזור. עם תום המלחמה חזר משרד החוץ ועורר את עניין שני המטוסים, אך היוונים טענו שהשלום טרם בא וסירבו להיענות לבקשת ישראל. כל אותה עת עמדו שני המטוסים הקטנים ללא טיפול בשדה־תעופה צבאי יווני עזוב. מדי פעם עלו עליהם טייסים יווניים והמריאו למטרת שעשוע. יום אחד, כשביקש אחד הטייסים הללו להראות את יכולתו ב"ספיט" המופקר, התרסק המטוס לנגד עיני חבריו והטייס נהרג. נראה שהאירוע עשה את שלו: לפתע הודיעו היוונים לאנשי משרד החוץ הישראלי שהמטוס הנותר עומד לרשותנו. מטה החיל שלח צוות להכין את המטוס להטסה, וכשדווח שה"ספיט" מוכן המריא מאחד הבסיסים בארץ בבוקר ה־8 בדצמבר 1950 "מבצר מעופף" ובו ציוד הצלה, וכן הטייס מאיר רוף, שנועד להטיס את ה"ספיט" ארצה. המטוס הגמלוני היה אמור ללוותו בדרכו, והיה ותקרה תקלה וטייס ה"ספיט" יצנח למים — יצניח לו ה"מבצר" ציוד הצלה.

הטיסה ליוון עברה ללא תקלות והמטוס הגדול נחת שם בשעות הצהריים. עוד באותו יום בדק רוף את ה"ספיט" ומצאו כשיר לטיסתו הארוכה ארצה. את שעות הערב בילו טייסינו באתונה בלוויית אנשי צוות האוויר והמכונאים, ולמחרת עם בוקר חתמו אנשינו על קבלת המטוס, נפרדו מאנשי חיל־האוויר היווני — ויצאו לדרכם. תחילה המריא "המבצר" הכבד, וכשנמצא באוויר זינק אחריו ה"ספיט" הקטן והזריז. הוא פנה בכיוון רודוס ונחת בשדה מריצה לתידלוק. ואולם היוונים סירבו להתיר לו להמריא משם כל עוד לא ישולם מחיר הדלק. רוף קיווה שיסתפקו בהתחייבות אישית שלו שמשרד החוץ הישראלי יסלק את החוב, אך היוונים בשלהם: כסף בַּמקום. כל אותה העת ביצע "המבצר המעופף" הקפות מעל לשדה וטייסיו התבוננו בדאגה במטוס הקטן שאינו ממריא. לרוף לא נותרה ברירה אלא לשדר ל"אחיו הגדול" שיואיל לנחות גם הוא, כיוון שבכרסו נמצאה מזוודתו ובה כרטיסי הדלק. אף על פי שהנחיתה בשדה מריצה קצר המסלולים אינה עניין של מה בכך ל"מבצר מעופף" הוחלט לבצעה, והנחיתה עברה ללא תקלות. לאחר שהוסדר התשלום ונתקבלה הרשות להמריא נכנס רוף לתאו, התניע, אץ על המסלול וזינק לרקיע התכול. לא כן המטוס הכבד, שהיה עמוס לעייפה בחמישה־עשר טון דלק.

"זה היה הדבר המפחיד ביותר שראיתי בחיי," סיפר הקברניט יעקב בן־חיים (בלקי). "היינו עמוסי דלק וציוד. המטוס הכבד מתרומם אט־אט

וההרים שממול אצים נגדנו. אז קראתי לטריג מסינג שישב מימיני: 'תפוס את ההגה!'" מסינג עתיר הניסיון, טייס מח"ל מעולה ושתקן שבכל רגע פנאי נהג להתבודד עם ספריו, חייך, החליף מקומות עם "בלקי", וממושב הקברניט המשיך להזחיל את מטוסו אט־אט כשגחונו כמעט מגרד את צלעות ההרים. רק כשהבחינו יושבי המטוס ברכס הנמצא כפסע מתחתם נשמו לרווחה. הם ידעו שנחלצו ממצב ביש.[24] שיקולו של הקברניט הישראלי, שידע להודות בעליונות המקצועית של עמיתו, התגלה כשיקול גורלי.

כעבור שעתיים וארבעים דקות נחתו שני המטוסים ללא תקלה באחד מבסיסי חיל־האוויר. תם מבצע "שחורי".

★

במסגרת פעילות האימונים המסועפת המריא בבוקר ה־18 בדצמבר 1950 מטוס "רפיד" מוטס בידי מדריך הטיס הג'ינג'י מאיר חופשי.◆ הוטל עליו לערוך סיור בגבול הדרומי לשבעה קציני חי"ר שביקשו להכיר את האיזור. המטוס בושש לחזור מהסיור, ולאחר חיפושים נרחבים נמצא מרוסק באיזור ניצנה. לאחר דרישות תכופות מן המצרים הוחזרו הגופות וחופשי נטמן באדמת כפר יהושע. הגורם להתרסקות המטוס נותר בגדר תעלומה עד עצם היום הזה. הפגעה בו אש תותחים פתאומית של המצרים בהיותו בקרבת הגבול, או שמא הנמיך טוס מסיבה כלשהי והתרסק בשטח האויב?

חודשי החורף קשים במיוחד לאימוני טיסה בגלל הראות הלקויה. והנה, דווקא בדצמבר 1950-ינואר 1951 הגיעו ארצה ראשוני ה"מוסטנגים" החדשים, ומכיוון שה"ספיטים" נשחקו לגמרי ובקושי אפשר היה לגייס מהם שתי רביעיות שמישות במקרה של צורך דחוף, לא היתה ברירה אלא לנצל כל רגע בהיר לאימון טייסים על מטוס זה. על קשיי ההסבה ל"מוסטנג", משימה קשה כשלעצמה, הוסיפה העובדה, שהמדריכים לא היטיבו להכיר את המטוס ולא הכירו את חסרונותיו.

◆ מאיר חופשי נולד ב־1929 בפינסק אשר בפולין ועלה ארצה עם משפחתו ב־1933. שנה התגוררה המשפחה בחיפה ואחר־כך עברה לכפר יהושע. כאן סיים מאיר את בית־הספר ועבר ללמוד בבית־הספר בקיבוץ יגור. אותה עת כבר החל באימוני דאייה בכפר ילדים שלרגלי גבעת המורה. בטרם מלאו לו 17 הצטרף לפלמ"ח, ומאחר שהחליט לקשור את חייו בתעופה יצא לארצות־הברית, ללמוד מכונאות מטוסים. כשפרצה מלחמת השחרור ביקש ממוסדות הביטחון שיחזירוהו ארצה, אך פנייתו נדחתה כיוון שנוכחותו נדרשה בחו"ל כדי לסייע בהעברת נשק ארצה. כשהגיעה אליו השמועה על בן כיתתו שנפל בקרבות, התנדב לקורס־טיס שהתקיים בקליפורניה. לאחר שהוסמך לטיס שב ארצה, ובשלבי הסיום של מלחמת השחרור הספיק עוד לבצע עשרות רבות של טיסות סיור והפצצה ב"פרימוסים". בתום המלחמה המשיך חופשי לשרת כטייס בחיל־האוויר ולבסוף היה למדריך טיס.

במסגרת אימוני השיגרה הוזנקו ב־15 בינואר 1951 שתי רביעיות של "ספיטים" להתאמן בצפון הארץ, שמזג־האוויר היה בו בהיר והתאים לאימונים. את הרביעייה הראשונה הוביל מפקד הטייסת לאימונים מבצעיים, מנחם בר, ואת השנייה הטייס זאב לירון (לונדנר), מפקד גף בטייסת זו. בין הממריאים במבנה השני היה הטייס גבריאל מאיר.◆ תוך כדי ביצוע התרגילים החלו השמים מתקדרים, ועם סיום האימון פנו שתי הרביעיות לשוב לבסיסן. אך הראות הורעה והלכה במהירות רבה והטייסים החלו מאבדים קשר עין זה עם זה. למפקד המבנה לא נותר אלא להורות לטייסיו לטוס במבנה מכונס בשורה עורפית ולהנמיך בהדרגה, מתוך תקווה שמזג־האוויר למטה בהיר יותר. לפתע נשמע גבריאל קורא: "אני שובר..." — וקולו לא נשמע עוד. כשנחתו הטייסים בבסיסם לא נמצא גבריאל ביניהם. למחרת, כשהשתפר מעט מזג־האוויר, יצאו חבריו במטוסים לחפשו וגילו את מטוסו מרוסק על צלעו של הר מירון.

גורלו המוזר של מטוס שסימנו 13

מטוסי ה"מוסטנג" שהגיעו לטייסת־הקרב עברו תחילה בדיקת כשירות ותיקונים, ומייד אחר־כך נצבעו בצבעי החיל ומוספרו. בגורלו של אחד מהם נפל לשאת את המספר 13, שלפי האמונה המושרשת בקרב הטייסים אין עמו ברכה. מי שעסקו בצביעה אף פנו אל מפקדם וביקשוהו לוותר על המספר ביש־המזל, אך זה חייך ואמר: "אני רוצה שהמספר 13 יבלוט היטב, למען יראו הכול שבמטוס זה לא שלטת עין הרע." הצבעים הניעו בכתפיהם וביצעו את ההוראה כלשונה.

לא חלפו ימים רבים וה"מוסטנג" מס' 13 המוטס בידי בני פלד יצא לסוכך על ה"ספיט" מס' 10 המוטס בידי הרי קרסנשטיין, שהוטל עליו לצלם את האיזור שבין קוניטרה לדמשק וקצת הלאה משם. חלקה הראשון של המשימה עבר ללא תקלות. השניים המריאו משדה רמת־דוד, ותוך כעשר דקות חצו את גבול הצפון בגובה 20,000 רגל. עד מהרה חלפו מעל קוניטרה. "דווקא כאן," סיפר לימים בני פלד, "החל המנוע שלי להשתעל, ותוך כדי כך

◆ גבריאל מאיר, שנודע בכינויים גבי וגברי, נולד ב־1926 בפרנקפורט שעל המיין ועלה ארצה עם משפחתו בהיותו בן 7. הוריו התיישבו בירושלים והוא למד בבית־הספר הדתי "מעלה" ואחר־כך בבית־הספר החקלאי בפרדס־חנה. נוסף על כך סיים בהצלחה קורס למדריכי ספורט ואף הצטיין באיגרוף. גבריאל מאיר התנדב למשטרת היישובים העבריים, שירת שלוש שנים כנוטר, ומשפרצו הקרבות, השתתף בהם באורח פעיל. עם סיום הקרבות התנדב לקורס טיס וסיימו בהצלחה.

חדל לפעול[...] הודעתי להרי שימשיך במשימה ואני אנסה לחזור בגלישה."[25] פלד, שהיה אז טייס צעיר אך שלט היטב במטוסו, הצליח להגיע לשדה מחניים והנחית את ה"מוסטנג" ללא תקלות על מסלול שאורכו לא עלה על 850 מטר. אחר־כך חזר בטרמפ לבסיסו.

למחרת היום נשלחה למחניים חוליית טכנאים. זו פשפשה במנוע ה"מוסטנג" וטיפלה בו שעה ארוכה, וכשסיימה את עבודתה הוחזר המטוס לבסיסו בטיסה. הטייסים בטייסת התלוצצו על ה"מוסטנג" מס׳ 13, אך איש מהם לא התייחס ברצינות יתר לאמונה התפלה. אדרבה, במטוס זה המריאו גם מאיר רוף ודני שפירא לאימון הלילה הראשון במטוסי ה"מוסטנג" (5 בפברואר 1951), וכאילו להכעיס הוא שותף גם בשאר אימוני הלילה.

באחד מימי חודש מרס הראשונים הוטל על רוף ושפירא לבצע שוב טיסת סיור וצילום מעל דמשק וסביבותיה. כשעמדו השניים לחתום על ספר המטוס לפני היציאה, כנהוג, הבחין שפירא שהוא חותם על ה"מוסטנג" מס׳ 13 והפטיר בצחוק: "אינני אוהב לטוס כשמספר 13 דבוק לצידי!" חברו הגיב: "בוא נתחלף! תחת מספר 13 אני מרגיש עצמי בטוח יותר." השניים אכן התחלפו במטוסיהם. "כשחצינו את הגבול וקוניטרה חלפה מתחתינו," סיפר שפירא, "שמעתי לפתע את קולו של מאיר קורא לי: 'המנוע כבה, אני חוזר בגלישה.' חשבתי שהוא מתלוצץ, אף כי ידעתי שלא יעשה זאת בשעת משימה. הפניתי מבטי בכיוונו, וכשראיתיו פונה לאחור הבינותי שמצבו רחוק מהלצה." ואולם בכך לא תם סיפור חוסר המזל של מאיר רוף: נוסף על קוצרו של המסלול במחניים הוא היה נתון באותה שעה בתיקונים, ומשנגעו בו גלגלי המטוס הוא קיפץ על מהמורות וערמות חצץ עד שניזוק ונעצר.[26] כשהגיע רוף בטרמפ לבסיסו, מצא את שפירא מתקשה לשכנע את הקצין הטכני של הטייסת, שלא הוא שהטיס את ה"מוסטנג" מס׳ 13. הקצין עמד על שלו: "אם רוף הטיסו, איך זה שאתה חתום עליו?"

למחרת נשלחה משאית גדולה לשדה מחניים. המטוס הפגוע הועמס עליה והוסע לבסיסו. ואולם כשהגיעה המשאית העמוסה ליעדה חלפה לידה משאית אחרת וקיצצה ל"מוסטנג" כנף אחת. שוב עמלו הטכנאים שעות רבות עד שהעמידוהו "על כנפיו" ומסרוהו לטייס המח"ל המנוסה סיי פלדמן לבדיקה. כשזינק סיי השמימה, קרא במבטאו הזר לקבוצת הטכנאים הגאים שהתבוננו בתעלולי הניסוי של טייס־אמן זה: "עבודה טובה עשיתם..." אלא שלא הספיק לסיים את דבריו והמנוע דמם לפתע. אפילו טייס עתיר־ניסיון זה לא הצליח להנחית את ה"מוסטנג" הסורר בלי לרסקו, ואך בדרך נס נחלץ חי. שוב נגרר "מס׳ 13" למוסך ושוב רכנו עליו הטכנאים, נשבעים לא לוותר למנוע העיקש. כשנמצא המטוס ראוי לטיסה הוא נמסר לבחינה לטייס אמנון הלבני, שהכיר את ה"מוסטנג" על כרעיו וקרבו. הלבני המריא ופתח בסדרת התרגילים, תֻּמַּהּ על העלילות שהעלילו על "המכונה המצוינת", הנענית

ברצון לתרגיליו. ואז, סמוך לסיום התרגיל האחרון, נאלם המנוע דום. הלבני פתח בנחיתת חירום וזו הסתיימה בהתרסקות המטוס.

"כשקללה כזאת רובצת על מטוס לא כדאי להתגרות בו," פסק מפקד הטייסת ופקד להדמימו לצמיתות. מאז לא היה עוד "מוסטנג" מס' 13 בטייסת־הקרב.

קווים לסכסוך החולה

במשך עשרות בשנים היה הזיכיון לייבוש ימת החולה בידי הערבים, אך הם מעולם לא מימשו אותו ואף לא התכוונו לעשות בו שימוש. עם תום הקרבות היה מפעל ייבוש החולה לאחת התכניות הראשונות במעלה של מדינת ישראל והיתה בה מידה של דחיפות, שכן אזורים צחיחים רבים זעקו להחייאה. לאחר מחקרים מפורטים ניתן האות, ואחרי עבודות הכנה הוחל בפברואר 1951 בעבודה מואצת. בתחילה התנהל מפעל ניקוז החולה ללא הפרעות, אך בחודש מרס החלו הסורים לערום קשיים ולחבל בעבודה. כבר באחת מפעולותיהם הראשונות נורה למוות אחד מפועלי מפעל הניקוז ואחרים נפגעו.

מבחינתה של ישראל לא היתה לסורים כל עילה להתערב באיזור, שפורז בעקבות הסכם שביתת־הנשק בין שתי המדינות (יולי 1949). בהסכם זה קיבלה ישראל על עצמה לא להחזיק כוחות צבא באיזור המפורז, אך הסמכות המנהלתית בו הוענקה לה. סעיף 5 של הסכם שביתת־הנשק קבע את "החזרתם ההדרגתית של חיים אזרחיים תקינים באיזור המפורז," ואף הוסכם שהרשות המנהלתית תכלול יסוד ערבי מקומי, למען הכפרים הערביים שבאיזור, "אשר ייהנו ממפעל הניקוז פיישובים הישראליים." תחילה התנגדו הסורים גם להקמת קיבוצים חדשים באיזור המפורז, אולם ועדת שביתת־הנשק הישראלית־סורית החליטה שלישראל רשות להקים יישובים באיזור. "אם מותר להקים פה יישובים, מדוע אסור לייבש את הביצה?" — היקשו הנציגים הישראליים בוועדה.

המצב בסוריה באותה תקופה היה מעורער והתסיסה רבה. יו"ר בית־הנבחרים הסורי התפטר, ובעקבותיו איימו ללכת גם צירי "מפלגת העם", שהיוו את הרוב בפרלמנט. בעוד העיתונות הסורית עוסקת בנסיונות הרכבת הממשלה החדשה, ממשלת קואליציה בראשותו של המדינאי הבלתי־מפלגתי חאלד אל־עזאם, ומוקיעה את אויבי המהפכה, התפוצץ מטען חומר־נפץ בביתו של ציר ארצות־הברית בדמשק וגרם נזק לבניין. לפני שליטי סוריה המבקשים לכסות על כלימת המהפכה שהכזיבה עמדה אפשרות אחת בלבד: לחמם את הגבול עם ישראל ולהתנכל לעבודות הניקוז בחולה. ואכן, התנכלויות אלה החריפו והלכו, ונהגי הטרקטורים נאלצו לעבוד תחת אש מדי יום ביומו כמעט.

בעקבות החרפת העימות הוחלט להפגיש את סגן הרמטכ"ל הישראלי מרדכי מקלף עם ראש המטה של הצבא הסורי, קולונל אדיב שישכלי, לדיון בשינויים אפשריים בהסכם שביתת־הנשק בין שתי המדינות. ואולם הפגישה לא הביאה כל תוצאות. לישראל לא היה מה להציע, שכן המשך עבודות הניקוז היה חיוני לה מאוד, מה גם שהאיזור נמצא בריבונותה, ויתור עליו פירושו היה הסכמה לגלישה איטית של כוחות סוריים לאצבע הגליל. גם שישכלי לא יכול היה להועיל הרבה, לאור המצב הפנימי בארצו. אי־לכך, כשנפרדו שני המפקדים זה מזה בהצדעות צבאיות קצרות, הבינו שניהם היטב כי בקרוב יתראו שוב על הגבול, אך תהיה זו פגישה בעלת אופי שונה — באמצעות כלי־ירי וחומרי־נפץ.

"ביקורה" של הטייסת בתל־אל־חמה

במרס 1951 דיווח ראש משקיפי או"ם בארץ־ישראל, הגנראל ריילי, למועצת הביטחון על המחלוקת בין סוריה וישראל בעניין ניקוזו של עמק החולה, וטען כי יש סיכוי טוב לפתרון המשבר. כשנפגשו אפוא ב־4 באפריל חברי ועדת שביתת־הנשק הישראלית-סורית בבית־המכס שעל־יד גשר בנות־יעקב, ציפו הכול לדיון ממצה באווירה טובה. הדיון נועד להתחיל בשעה 14:30, אך הנציגים הישראליים איחרו קרוב לשעתיים; וראה זה פלא, הסורים ציפו להם, ושלא כמקובל אף קיבלו אותם בחיוך סלחני.

עם פתיחת הישיבה ביקשו נציגי ישראל להציע כמה שינויים לא־מהותיים בסיכומים המשותפים לגבי "ההחלטה בדבר מניעת התנגשויות" שנידונה יום קודם לכן. בתחילה הגיבו נציגי סוריה בשלילה, אך משמעו את הפרטים נטו להסכים לשינויים המוצעים. שלא כמקובל, הם אף תיבלו את דבריהם במשלים עסיסיים. עוד הישראלים משתאים על נדיבותם של הסורים, שלא עלתה בקנה־אחד עם התנהגותם בעבר, הגיע לפתע לידי הנציג הסורי שדר ובו נאמר שצה"ל כבש, כביכול, את הכפר סמרה שבאיזור המפורז.

לא חלפו רגעים מעטים והנציגים הישראליים קיבלו אף הם הודעה בהולה, שהסורים ירו על מכונית משטרה ישראלית שהיתה בדרכה לאל־חמה, הרגו שבעה שוטרים, פצעו חמישה ושבו שלושה מהפצועים. הנציג הישראלי פנה אל יו"ר הוועדה, הקולונל בוסאבי, ותבע שהוועדה ומשקיפי האו"ם יצאו מייד למקום ההתנקשות. למרבה התדהמה סירב היו"ר להיענות לדרישה. הוא הציע להמשיך בדיון ב"החלטה למניעת התנגשויות", לשלוח לשטח שלושה משקיפים ולדון בעניין רק לאחר שובם. המשלחת הסורית תמכה בדעתו. תוך כדי דיון הוסיפו להגיע שדרים לשתי המשלחות בדבר מרחץ הדמים באל־חמה.

שלושת משקיפי האו"ם חזרו לבית־המכס והודיעו שראו את מכונית המשטרה הישראלית הפגועה ובה שבעה הרוגים. כמו כן דיווחו שלא ראו סורים בסמרה, אלא שוטרים ישראליים שהודיעום על ההתנקשות; אך

כשרצו המשקיפים להמשיך בדרכם נורו עליהם יריות בידי הסורים. דיווח זה החיש את החלטת היו"ר לצאת עם המשלחות לאיזור. הוא סידר שתי קבוצות שיבואו בלוויית משקיפי או"ם, משני צידי הגבול. למרות הבטחת הסורים שהמשלחת הישראלית תוכל להגיע לאל־חמה נפתחה גם עליה אש סורית, וזו חדלה רק בהתערבותו של יו"ר המשלחת.

על רצח השוטרים החליטה ממשלת ישראל להגיב בפעולת תגמול תקיפה ומהירה. לאחר שפונו ההרוגים והפצועים מהשטח והשוטר שהיה עצור בידי הסורים הוחזר לידינו הוזמנו למיפקדת פיקוד הצפון מפקד הכנף של רמת־דוד, רודי אוגרטין, ומפקדה החדש של טייסת־הקרב, מאיר רוף, שקיבל את הפיקוד ב־1 באפריל, כשנקרא משה פלד לקבל תפקיד במטה החיל. בשעות הבוקר של יום חמישי, 5 באפריל, ישבו בחדר המבצעים של הפיקוד הרמטכ"ל, אלוף הפיקוד, קצין המבצעים שלו, רודי אוגרטין, מאיר רוף וקצינים בכירים אחרים, ונועצו ביניהם כיצד להשיב לסורים כגמולם. מכיוון שהיה ברור שלסורים יש עליונות אש ועליונות טקטית בשטח, הוחלט להסתייע בטייסת־הקרב לפגיעה בתחנת המשטרה שבאל־חמה, בעמדת הפילבוקס המאוישת שבקרבתה, במאהל של כוחות הצבא הסורי ובעמדותיו, ועל חיל־הרגלים הוטל לפוצץ את הבתים הנטושים שבהם נהגו להתמקם איכרי הסביבה בשעת עיבוד אדמותיהם.

כששבו רודי אוגרטין ומאיר רוף לבסיס הוחל בתכנון חלקה של הטייסת במבצע. הוחלט להוציא שתי רביעיות, אחת של "מוסטנגים" ואחת של "ספיטים". הפעולה כולה נקבעה לשעות אחר־הצהריים המאוחרות, כדי שמטוסינו יופיעו במפתיע בשעת שקיעה ומן האויב תימנע הפעלת נ"מ נגדם, אם מצויים תותחים כאלה בידיו. תוך כדי תידרוך התעורר ויכוח בשאלה מי יתקוף מה. כמה טייסים הציעו שה"מוסטנגים" יתקפו את המשטרה מגובה נמוך ואילו ה"ספיטים" יתקפו את הפילבוקס והמאהל, אך רודי אוגרטין תבע, והחליט, את ההיפך, בין השאר בנימוק שב"ספיטים" מתורגלים הטייסים יותר. ועוד נקבע שבשעת הפעולה ירחף מעל השטח מטוס "הרוורד" ויצלם את תוצאותיה לצורכי תחקיר ולהפקת לקחים.

עד תחילת המבצע נותר זמן מועט ביותר והכנת המטוסים נעשתה בחיפזון. "ניתנה לנו שהות קצרה מאוד להתכונן לפעולה," סיפר מוביל רביעיית ה"ספיטים", זאב לירון. "על כן לא הצלחנו אפילו למחות על סוג החימוש שנקבע לנו."[27]

ראשון המריא צפונה מטוס ה"הרוורד" האיטי. הטיסו בני פלד, ולידו ישב קצין בכיר של המטה, פול קידר, שהוטל עליו להתבונן בנעשה ולצלמו. לאחר פרק זמן שחושב מראש המריאה רביעיית ה"ספיטים" בפיקודו של זאב לירון, וכעבור זמן־מה זינקו ה"מוסטנגים" בפיקודו של מפקד הטייסת, מאיר רוף, שזו היתה להם הופעת בכורה קרבית כטייסת. בשעה 18:35 נפגשו כל

המטוסים באוויר, ולאחר שניתנה הפקודה במכשירי־הקשר פנו כולם לאיזור אל־חמה והחלו בביצוע המשימה.

משימת ה"ספיטים" היתה לבצע יעף אחד של הטלת פצצות בנות מאה וחמישים ק"ג ושלושה יעפי צליפות על המשטרה, ואילו ה"מוסטנגים" נועדו לרקט את הפילבוקס ולצלוף במכונות־הירייה ובתותחים אל המאהל ואל העמדות שמסביבו. כשהחלו ה"ספיטים" בצלילה להנחתת פצצותיהם הסתבר לטייסים שאינם שולטים כראוי במטוסיהם. המטוסים נראו להם כבדים מהרגיל, משום שעד כה התאמנו בנשיאה ובהטלה של פצצות בנות חמישים ושבעים ק"ג בלבד, והם לא הגיבו כרגיל. "חגתי מעל המשטרה בגובה של חמשת אלפים רגל," סיפר בני פלד, "והתבוננתי ב'ספיטים' הצוללים על המטרה. הופתעתי לראות שהפצצות מתרוצצות בכל מקום, רק לא על גג המשטרה..."[28] כשפותחו סרטי הצילום הסתבר כי שתי פצצות אכן פגעו בקרבת המשטרה, אך בקושי "גירדו את הטיח" של המבנה הגדול והמוצק. כנגד זאת, ה"מוסטנגים", שביצעו ארבעה יעפי ריקוט על הפילבוקס, הצליחו לפגוע בו בשתי רקטות והצליפות במאהל ובעמדות היו כמעט מדויקות. עם תום הפעולה שבו המטוסים בשלום לבסיסם. למחרת ההפצצה האווירית, בליל 5 באפריל, פוצצו כוחות רגלים ישראליים את בתיהם של שני כפרים נטושים באיזור המפורז, שבהם הסתתרו רוצחי השוטרים.

אף שהישגי ההפצצות והצליפות של טייסת־הקרב היו צנועים למדי, ההד שהעלו בעיתונות האיזור והעולם היה אדיר. משרד החוץ המצרי מיהר לשגר איגרת לשגרירות בריטניה במצרים, והסב את תשומת־ליבה "להצהרת שלוש המעצמות מ־25 במאי 1950, בה התחייבו המעצמות לנקוט צעדים במקרה של הפרות גבול." סגן שר החוץ המצרי אף הוסיף איומים: "מצרים ושאר מדינות ערב ינקטו פעולה, אלא אם ייפסקו פעולות התוקפנות הישראליות נגד סוריה," וראש ממשלת מצרים, נחאס פחה, טען ש"התוקפנות הישראלית נגד סוריה מהווה איום על השלום במזרח התיכון."[29] תגובת בריטניה על האיגרת המצרית היתה זהירה, שכן באותם ימים התנהל בין שתי המדינות משא־ומתן מתיש בעניין תעלת סואץ.

סוריה עצמה הודיעה שבפעולות הישראליות לא נפגע איש, אך פנתה אל מועצת הביטחון ודרשה כי "ינקוט פעולה בסכסוך בינה לבין ישראל." בד בבד החלה מלבה אווירת מלחמה בהודיעה על הצבת תותחי נ"מ בדמשק ובסביבתה. כמו כן שלחה ממשלת סוריה שליח מיוחד לחלק מתנות לחיילים הסוריים "בעבור הגנתם על האיזור ופגיעתם בשני מטוסים ישראליים." סגן ראש המטה הכללי הסורי, הקולונל אדיב שישכלי, נשלח לקהיר ולבירות ערביות אחדות, לתכנן ועידה צבאית ערבית עליונה נגד התוקפנות הישראלית. תוך כדי כך שיגרו הסורים ביומיים שלאחר התקרית מטוסים יחידים לצפות על הנעשה באיזור המפורז.

ארצות־הברית, השקועה ראשה ורובה במלחמת קוריאה, הסתפקה בהזמנת שגרירי ישראל וסוריה אל מחלקת המדינה, ושם יעצו להם לנהוג איפוק. כנגד זאת טען רדיו מוסקבה כי אין זה אלא משחק מכוער של מחרחרי המלחמה האנגלו־אמריקניים, המנסים מזה זמן רב להפוך את מדינות האיזור לבסיסים צבאיים שלהם ויוצרים בכוונה תקריות גבול כדי שיוכלו לפשר ולתווך בין ישראל ומדינות ערב ובדרך זו ליצור לעצמם בסיסים להתקפה על ברית־המועצות.

תגובת ממשלת ישראל לכל אלה היתה קצרה: "לאחר פעולת ההפצצה בצפון שבוצעה אתמול שורר שקט באיזור. בשעות הלילה נהרסו כמה בתים עזובים בשטח המפורז, אשר שימשו עמדות מחסה לרוצחים ולמתפרעים, שהתנקשו בעובדים, במשטרה ובמשקיפי האו"ם." להודעה רשמית זו הוסיף ראש הממשלה ושר הביטחון, דוד בן־גוריון, בנאום שנשא ב־6 באפריל: "אין לנו כוונה להיכנס לסכסוך צבאי עם סוריה, אולם לאחר אזהרות, תביעות ופניות רבות באמצעות באי־כוח האו"ם, כשנוכחנו בחוסר יכולתם, הטלנו על כוחות הביטחון של מדינת ישראל להעניש את הרוצחים. כתוצאה מפעולות אלו נמחו אור ליום ו' שני כפרים עזובים מזרחה מכנרת, כיוון שתושביהם שיתפו פעולה עם הרוצחים הסוריים."

אף כי הסורים התגרו וחיבלו במפעל ייבוש החולה, צלפו על עובדיו ופצעו והרגו בהם, החדירו צבא לאיזור המפורז, רצחו בדם קר שבעה שוטרים ופצעו אחרים, מן הדין־וחשבון שמסר למועצת־הביטחון הקולונל דה־רידאר, ראש מטה האו"ם בפועל, עלה הרושם שישראל היא האשמה בהתלקחות, אף כי בדו"ח נאמר במפורש ש"היריות הראשונות נורו בידי הסורים." בישיבתה השנייה של מועצת־הביטחון נשא הנציג הקבוע של ישראל באו"ם אבא אבן נאום מתון ביותר. הוא הזכיר את רצח השוטרים הישראליים והתנכלויות אחרות כבדרך־אגב, ובנימה פייסנית הביע צער בשם ישראל על כי "נאלצה לנקוט פעולה שאולי אינה עולה בקנה אחד עם תנאי שביתת־הנשק." הסורים לא האזינו לקול הפיוס והגיבו בתוקפנות.

צרור של טייסת הקרב מסיים את קרבות תל־מוטילה

כאיזור לתוקפנותם בחרו הסורים במקום אסטרטגי מן המדרגה הראשונה בתוך שטח ישראל, בגיזרה שבין ראש־פינה לקיבוץ עמיעד, שטח השולט על החשוב בשני הכבישים היחידים המוליכים לאצבע הגליל. היות שהישראלים היו דרוכים בעיקר בגיזרת עבודות ניקוז החולה, אמורה היתה הבחירה בגיזרה זו גם להפתיעם. הסורים תיכננו לתקוף ביום שבו אמור היה ראש הממשלה ושר־הביטחון דוד בן־גוריון לצאת לביקור בארצות־הברית. אף כי לא היה זה ביקור רשמי, מחששה של ארצות־הברית מפני התנגדות במדינות ערב, נקבעו לראש הממשלה פגישות עם נשיא ארצות־הברית ועם אישים

רמי־דרג ורבי־השפעה בתחומי המדיניות והכלכלה. השיחות נועדו לקבוע את השתלבותה של ישראל במסגרת ברית צבאית וכלכלית של המזרח התיכון שיזמה ארצות־הברית. כמו כן עמד ראש הממשלה לבקש מענק כספי לעיצובה וייצובה של הכלכלה הישראלית.

לסורים היו אפוא שני יעדים, מדיני וצבאי. בראש ובראשונה היתה כוונתם לסכל את הרושם האדיר של ביקור ראש הממשלה בארצות־הברית ואת התנופה המדינית שהוא עשוי להביא בעקבותיו ולהוכיח שעדיין אין גבולותיה של מדינת ישראל יציבים ועצם קיומה מוטל בספק. מצד שני ביקשו לכתר את אצבע הגליל, להביא להפסקת עבודות הניקוז בחולה, ואולי אף לזכות באיזור שוויתרו עליו בהסכם שביתת־הנשק.

ביום 2 במאי 1951, בשעה שבשדה־התעופה בלוד נעשו ההכנות האחרונות לטקס הפרידה הממלכתי מראש־הממשלה, יצאה כיתת חיילים של אחד מגדודי חטיבת "גולני" את שער המחנה שבגליל העליון לאימונים בשדה. כשהיתה הכיתה כארבעה קילומטרים מהמחנה וכשני קילומטרים מהשטח המפורז של איזור שמאלינה, צפונית לכנרת, הבחין מפקדה בעדר עזים שרעה לא הרחק משם. היות שהיה זה איזור צבאי החליט המפקד לבדוק את העניין. כשקרבו חיילי הכיתה אל העדר נפתחה עליהם לפתע אש חזקה ובו במקום נהרגו ארבעה מהם ושניים נוספים נפצעו. המ"כ פתח באש לעבר היורים, אך משראה שיותר ממחצית כיתתו נפגעה שלח את אחד החיילים להזעיק עזרה.

כשהגיע החייל למחנה, מצא אותו ריק. המפקד שהיה במקום שלח רצים להזעיק את החיילים שעסקו באימונים בסביבת המחנה, הרכיב מהם מחלקה מאולתרת ויצא לסייע לחבריו. כשקרב לאיזור שבו שכבו חיילי הכיתה שלא נפגעו, נלחמים על חייהם, נפתחה גם על המחלקה אש יעילה, ובטרם הספיק המ"מ לאתר מהיכן יורים החלו חייליו נפגעים בזה אחר זה. רק אז קלט כי נלכד בשדה פתוח תחת אש צולבת של רובים ומקלעים, כשהיורים מחופרים היטב על אחת הגבעות השולטות על השטח. בהדרגה התברר מעל לכל ספק, שהתוקפים אינם רועי־צאן תמימים אלא פלוגת חיילים חמושה היטב הנמצאת בשטח ישראל מאז הלילה הקודם, ואולי עוד לפני כן, מחופרת על הכביש העיקרי המוליך לאצבע הגליל, באיזור גבעות תל־מוטילה ומשלט "הדמות".

בשעות אחר־הצהריים כבר נמצאה באיזור פלוגת רגלים ישראלית, מנסה בלא הצלחה מרובה להניס את הפולשים. תוך כדי כך עסק מפקד החטיבה מאיר עמית בריכוז כוחות נוספים, שהיו פזורים במחנות שונים ובאזורי אימונים מרוחקים בגליל כולו. הלילה מצא את לוחמינו עייפים וסחוטים לרגלי התילים, שבפסגותיהם עסקו החיילים הסורים בשיפור עמדות לקראת יום לחימה נוסף.

היום השני לקרבות נפתח בהפגזות תותחים ומרגמות כבדה על לוחמינו הפזורים לרגלי התילים. באותה שעה נפתחה אש כבדה גם על הפועלים, שהחלו בעבודתם במפעל הניקוז. כוחות שאיבטחו את הפועלים השיבו אש, אך בשל העליונות הטופוגרפית של הסורים ושליטתם בשטח התקשו הפועלים להיחלץ מהאיזור. בעוד שתי הגזרות הללו הולכות ומתחממות, הרחיבו הסורים את האש לגיזרת עין־גב, שנחיתותה הטופוגרפית חשפה אף אותה לחסדי היורים. מה גם שחיילים סוריים התמקמו בהסתר בכפר נוקייב שבאיזור המפורז הסוגר על עין־גב מצפון.

קרבות היום השני נסבו סביב שלוש גבעות, שנמצאו כולן בתחומי מדינת ישראל: תל־מוטילה, תל־זמזום־קאסם ומשלט "הדמות". במשך הלילה הזרימו הסורים כוחות ותחמושת לגבעות אלה, השולטות היטב על סביבתן, ועם שחר היו ערוכים ומוכנים לקרב המכריע עליהן. סמוך לשעות הצהריים הצליחו כוחותינו להיאחז בתל־מוטילה, והסורים עשו כל מאמץ להחזירו לידיהם.

עם ערוב היום נשלח מטוס קל ובו הנספח הצבאי הבריטי וקבוצת עיתונאים לסייר מעל שטח הקרבות, למען יראו במו עיניהם את תוקפנותם של הסורים. כשהיה המטוס באוויר עשו הסורים את נסיונם השלושה־עשר באותו יום לכבוש את התל. משנכשלה גם התקפה זו, נסוגו הסורים אל שני התילים הסמוכים, שעליהם הקימו את מיפקדתם העורפית ובהם חנו כוחות הסיוע שלהם, ולמחרת בבוקר חידשו את התקפתם על תל־מוטילה. הם המטירו על מאחזי כוחותינו אש תותחים ומרגמות, ובאותו זמן נערכו כוחות רגלים להסתערות על התל. גם הסתערות זו, והסתערות נוספת שבאה שעתיים לאחר מכן, נשברו, והסורים השאירו בנסיגתם פצועים והרוגים בשטח. בד בבד עם הקרבות התכנסה בבית־המכס הסורי שליד גשר בנות יעקב ועדת שביתת־הנשק המעורבת הישראלית-סורית לישיבה לא־רשמית. הישיבה נמשכה כשלוש שעות באווירה מתוחה ובסיומה התפרסמה הודעה משותפת על "הפסקת־אש מלאה, סופית וכנה, אשר תיכנס לתוקפה ביום ו', 4 במאי 1951, בשעה 4:30 לפי שעון ישראל." שני הצדדים נזקקו להפסקת־האש כדי להיערך לקראת המשך ההתמודדות, אך זו החזיקה מעמד זמן קצר בלבד. הסורים הפרו אותה פעמים אחדות אך נענו במכות אש חזקות מצידנו, ועם רדת החשכה שוב המתה גיזרת תל־מוטילה אש תותחים ומקלעים. בחסות החשכה והאש שבו הסורים ותפסו גבעות סמוכות לתל והחלו מתבצרים לקראת המחר.

המיתקפה הסורית הבאה החלה בשש בבוקר, אך מכיוון שכבר האיר היום היו התוקפים גלויים בשטח והיוו מטרה נוחה למגיני התל. על אף החיפוי הכבד והצמוד של תותחים ומרגמות הידלדלו הכוחות המסתערים והם נאלצו לסגת במנוסה. מכאן ואילך לא ניסו עוד הסורים לתקוף בכוחות רגלים ונמנעו מקרבות פנים אל פנים, אך האש בגיזרה לא שקטה.

אור ליום ראשון כבר היה ברור במטכ"ל שיש להשיג הכרעה מהירה, ולא — תיהפך שהותם של הסורים בשטח המפורז ובשטחה של ישראל לעובדה. ארבעת ימי הקרבות עלו לצה"ל ביותר מעשרה הרוגים ובשתי עשרות פצועים. המשך המצב עלול היה לגרום לעשרות הרוגים ומאות פצועים ללא השגת הכרעה ממשית, כשהזמן המדיני והצבאי פועלים נגדנו. הוחלט אפוא על פעילות נחרצת למחרת היום, במטרה לעקור את הצבא הסורי משטח ישראל.

בשעות הלילה הוחשו לאיזור הקרבות תחמושת ותותחים, מרגמות וכוח־אדם, ועם שחר — לאחר הדיפתה ושבירתה של התקפה סורית נוספת — החלה ההסתערות המכריעה על משלט "הדמות". המסתערים, שרובם עברו שתיים ושלוש יממות של קרב ללא מנוחה, היו על סף משבר. הם ידעו שאין להם לצפות לסיוע ממשי, שכן השטח לא איפשר סיוע טקטי צמוד של תותחים, ואילו המרגמות הכבדות, שסייעו להם עם שחר, הוכיחו את עצמן לא רק כבלתי־יעילות, אלא גם כמזיקות: פצצותיהן היו ישנות וזנבותיהן נקרעו במעופן, ובשל המירווח המצומצם בין הכוחות הניצים הן נפלו בין שורות לוחמינו וגרמו לנפגעים.

בשעה זו של יום א', 6 במאי 1951, לא ידע עדיין חיל־האוויר על הקרבות אלא מה שנמסר בכלי התקשורת. אמנם עם הכוחות הלוחמים נמצא כל הזמן איש קס"א (קשר סיוע אוויר), שמתפקידו היה לתאם פעולות משותפות בין כוחות החי"ר וחיל־האוויר, אך לאחר הנזיפה שספגה ישראל במועצת הביטחון בשל השימוש במטוסים בפעולת אל־חמה, לא העז איש במטכ"ל להעלות על הדעת שימוש במטוסים כסיוע לכוחות הקרקע. אי־לכך לא זו בלבד שטייסת־הקרב לא היתה בכוננות, אלא שמקצת טייסיה היו בחופשות ומקצתם עסקו באימונים שיגרתיים, וממילא לא רותקו לבסיסיהם אנשי התחזוקה ושאר צוותי הקרקע.

עם בוקר עמדה רביעיית "ספיטים" לצאת לאימונים שיגרתיים. שלושה מטייסי הרביעייה, יעקב סלמון, זאב לירון (לונדנר) ויואל קוסטה, היו בשלב האימונים האחרון, ואימונם ביום זה נועד להכשירם כמובילי מבנים. את האימון והבחינה עמד לערוך מפקד הכנף עצמו, רודי אוגרטין. כדי לעשות את התרגיל מציאותי ככל האפשר, הורה אוגרטין לחמש את המטוסים בחימושם התקני, שתי מכונות ירייה 0.5 ושני תותחי 20 מ"מ בכל "ספיט". לאחר ההמראה עמדו ארבעת המטוסים להתכנס מעל השדה, ומשם להמשיך במבנה למפרץ חיפה, לביצוע האימון.

"הייתי צריך להיות הנבחן הראשון כמוביל רביעייה," סיפר יעקב סלמון, "אך כשהסתדרנו במבנה לאחר ההמראה ופנינו בכיוון חיפה, שמענו בקשר שקוראים לרודי מהקרקע ופוקדים עליו לפנות צפונה מהר ככל האפשר. רודי שאל: 'מי קורא מהקרקע?' כיוון שהקול היה מבולבל מאוד. רודי המנוסה

חשד שהקריאה אינה באה ממטה החיל. על כן שאל שוב בקולו השלֵו: 'מי קורא מהקרקע?' הקשבנו בדריכות רבה לשיחה בין רודי המאופק והקול הנרגש ולא הבנו מה מתרחש.[30] 'הסורים עולים עלינו! החבר'ה כאן ללא נשק מתאים! יש הרבה הרוגים ואנחנו לא מאורגנים!' קרא הקול."

"שמעתי בקשר קול שהחל להיות מוכר לי," סיפר זאב לירון, "וכששמעתיו מוסיף: 'הולכת להיות כאן שחיטה,' ידעתי שזה קולו של יואש צידון (צ'אטו), שנמצא בתורנות כאיש קס"א עם כוחות הקרקע הנלחמים בצפון. ושוב שמענו את קולו המאופק של רודי אומר: 'ללא אישורו של המטה איני יכול לעזור לכם... אנסה להתקשר למטה...'"[31]

"בעיצומו של הקרב יצאנו, בשעות הבוקר המוקדמות, לסיור מאחורי קווי האויב, לראות את הצד האחורי של משלט 'הדמות'," סיפר יואש צידון. "בהתקפות עם שחר חטפנו אש בלתי פוסקת ממק"בים וממרגמות. נגרמו לנו גם אבדות ממרגמות 120 מ"מ שלנו. היות שמשלט 'הדמות' היה חציו בשטח המפורז וחציו בידינו, קיבלנו רשות לפעול בו בנשק קל בלבד. תוך כדי סיור הבחנו שהחלק האחורי של המשלט, שנמצא בידי הסורים, בנוי בצורה כזאת שאין הוא נתון לאש ממרגמותינו[...] לאחר התייעצות בחפ"ק הגענו למסקנה, שללא סיוע של חיל־האוויר מצבנו עלול להיות נואש." משפקד מפקד הגדוד רחבעם זאבי ("גנדי") להזעיק את המטוסים, פנה צידון בקשר למטה החיל — אך איש לא ענה לו. שעה ארוכה השתדל להשיג את המטה והקשר לא נוצר. "לפתע שמעתי קשר בין מטוסים באויר. הכרתי את קולו של רודי וקראתי לון[...] ידעתי שרודי לא יאכזב."[32]

גם רודי ניסה להתקשר עם המטה, אך שום תשובה לא באה. "צ'אטו" המשיך לתבוע עזרה לאלתר, ואף כי רודי היה חייל ממושמע ומנוסה וידע מה תהיה המשמעות של עירוב חיל־האויר ללא אישור המטכ"ל, היפנה את מטוסיו צפונה. כשהגיע לאיזור הכנרת עלה בידו לבסוף ליצור קשר עם מטה החיל. הוא דיווח בקצרה על הנעשה למטה ותבע אישור לפעול, אך במטה לא נמצא איש שיהיה מוכן לקבל על עצמו את האחריות לפתיחה באש מהמטוסים. לבסוף קיבל רודי אישור לערוך "יעפים יבשים" בלבד מעל איזור הקרבות.

באותה עת נמצא איש או"ם בחפ"ק שעל הקרקע והחל חוקר את "צ'אטו" לבוש המדים הכחולים על תפקידו. בעוד "צ'אטו" מנסה להתחמק מתשובה הופיעו המטוסים. "כשהבחנו במטוסינו באופק ידענו שניצלנו," סיפר צידון, "וכששמעתי מרודי בקשר שאין לו אישור לפתיחה באש, קראתי אליו שיעשה 'יעפים יבשים' מעל למשלט 'הדמות' והתחלתי לכוונו." כשהחלו המטוסים צוללים חיפש איש האו"ם מחסה בין הסלעים יחד עם אנשי החפ"ק וקרא ל"צ'אטו": "אתה במדים הכחולים, למה המטוסים שלכם לא יורים? זה הרי איבוד לדעת כאן...!" הסורים פתחו בנסיגה מסלע לסלע, ו"צ'אטו" כיוון את המטוסים לנקודה שנראתה לו כמיפקדה קדמית שלהם. תוך כדי כך קרא

לטייסים באנגלית: "דו נוט אופן פַיר!" והמשיך בעברית: "חבר'ה, אפשר לטעות ולפתוח באש! אני חוזר שנית: אפשר לטעות ולפתוח באש!" כל אותה עת לא חדל רודי לקרוא לטייסיו באנגלית: "דו נוט אופן פייר!".

"צללנו מצפון דרומה עד גובה מינימלי," סיפר יעקב סלמון, "כשרודי צולל ראשון ואנו אחריו בשורה עורפית, במקביל לירדן, עד שכמעט נגענו בקרקע. ראינו את הסורים אצים לאחור מפנינו, מדלגים על סלעים ומסתתרים ביניהם."[33] "לפתע הבחנתי שהטייס מספר 2 פולט שני צרורות ארוכים משני תותחיו על מקום שנראה לנו כמוקד ההתארגנות של הסורים," סיפר זאב לירון.

"כשעלינו מהצלילה שאל רודי: 'מי ירה? מספר 4, אתה ירית?' התשובה היתה שלילית. 'מספר 3, אתה ירית?' התשובה היתה שלילית. 'מספר 2, אתה ירית?' 'כן, המפקד!' ענה יואל קוסטה."[34] תוך כדי טיפוס לגובה הודיע רודי שהם ממשיכים לצלול ופקד שוב: "בשום אופן לא לירות!" הפעם שאל: "מספר 4, הבנת?" "חיובי." "מספר 3, הבנת?" "חיובי." "מספר 2..." "חיובי." הארבעה המשיכו לצלול ולבצע "יעפים יבשים", והחיילים הסוריים נסוגו צעד אחר צעד.

כל עוד נמצאו החיילים הסוריים ממערב לירדן לא הגיבו תותחיהם נגד מטוסינו. ואולם ביעף השמונה־עשר, כשנראה היה שאחרון הסורים חצה את הירדן, "הבחנתי לפתע שהנ"מ מכוון על מספר 2," סיפר זאב לירון, "ומצפה לי. תפסתי שמצבי קשה ושברתי מזרחה. על ידי כך הופעתי מזרחית למשלטים הסוריים ונסקתי." גם לאחר שפתחו המשלטים הסוריים שעל שפך הירדן וממזרח לו באש נ"מ על המטוסים, המשיכו הארבעה לצלול על הנסוגים. עם כל נסיקה דיווח רודי לכוחות הקרקע על מקום הימצאם של הנסוגים וחיילינו ניצלו את הנסיגה ואצו קדימה. עם זאת, עם כל גיחה וגיחה גברה אש הנ"מ על מטוסינו הנוצרים את אֵשם. כשהגיעו כוחות הקרקע אל משלט "הדמות" ושלטו משם על השטח, עשו המטוסים את היעף העשרים ושמונה שלהם. כיוון שבינתיים הפכה אש הנ"מ הסורית לאש תופת קרא רודי אל טייסיו: "זה יהיה היעף האחרון! אני חוזר: זה היעף האחרון!"

"הייתי הרביעי במבנה," סיפר לירון, "והבחנתי שמספר 2 (יואל קוסטה) נפגע והחל מאבד גובה. בעודי מתבונן בו חשתי חבטה חזקה במטוסי. משכתי בכל הכוח מעלה ומערבה, בכיוון השטח שלנו. כשהצלחתי לייצב את מטוסי הבנתי שפגיעתי קלה." ויעקב סלמון הוסיף: "כשראיתי את זאביק שובר שמאלה, שמעתי את רודי פוקד עליו לשמור על קוסטה, ועלי פקד לנסוק איתו מעלה, לחפות יחד איתו על שניהם פן נופתע על־ידי מטוסי אויב העלולים להגיע בכל רגע." כשנחתו המטוסים בזה אחר זה בבסיס־האם של הטייסת התגלו פגיעות בכל ארבעתם.

כשהשתחל אוגרטין מתאו וירד מהמטוס שאל את קוסטה, שנותר מאופק למרות מתיחותו הרבה: "מדוע ירית?" והטייס הצעיר ענה: "שמעתי את 'צ'אטו' קורא שאפשר לטעות ולירות, ואותך שמעתי מסיים כל משפט ב'פַּייר!', 'פַּייר!' כיוונתי למטרה — וירית..." "הצ'אטו הארור הזה יביא עלינו מלחמה רבתי," הפטיר אוגרטין באנגלית. אחר־כך מיהר אל אחד המטוסים הקלים, נכנס לתוכו והמריא למַטֶה ברמלה, לדווח על פליטת שני צרורות בני עשרים וארבעה כדורים. עם ערב, כששב לבסיס, מצא רודי קבוצה של קציני חי"ר בכירים המצפים עם טייסיו לשובו. כשנכנס לחדר־המבצעים ועננה כבדה מכסה את מצחו קם הבכיר שבקצינים ואמר: "באנו להודות לכם על מבצעכם המצוין הבוקר..." רודי חייך, אך העננה לא סרה ממצחו. למחרת פנה למטכ"ל וביקש לְמַנות ועדת חקירה על המקרה. המטכ"ל מינה את האלוף יצחק רבין לעמוד בראש הוועדה, ולאחר שלמד את נתוני השטח ואת מצב הכוחות הלוחמים בשעת פליטת שני הצרורות פסק: "היה זה יומו של חיל־האוויר!"

לאחר פעולת חיל־האוויר השתתק האיזור כולו, ויומיים לאחר מכן הורתה מועצת הביטחון על הפסקת־אש באיזור המפורז. לצו הפסקת־האש לא הוצמד צו על הפסקת העבודה בחולה, ולכן ניתן לומר שבשלב זה של המאבק במועצת הביטחון יצאה ישראל כשידה על העליונה. עם זאת השיגו הקרבות בצפון חלק נכבד ממטרותיהם המדיניות, שכן ביקורו של ראש ממשלת ישראל בארצות־הברית הועם במקצת זוהרו.

ימים אחדים לאחר התקרית נחוג בארץ יום העצמאות תשי"א. במרכז החגיגות עמד מפגן רב־רושם בירושלים, לעיני נשיא המדינה, שרים ורבבות צופים ונקודת־השיא שלו היתה מסעם של עשרים וארבעה טנקים ברחובות העיר — ומטס של עשרים וארבעה "ספיטפיירים", מפגן אווירי ראשון בשמי הבירה. תמה השנה השלישית לעצמאות ישראל.

האלוף חיים לסקוב — מפקד החיל

ב־9 באוגוסט 1951, במהלך ביקור בבתי־הספר של כוחות היבשה באנגליה, קיבל האלוף חיים לסקוב באמצעות השגרירות את המברק הבא:

"שלמה שמיר חולה מאוד. חזור ארצה מייד. עליך לקבל את חיל־האוויר.
יגאל ידין — רמטכ"ל."[35]

למחרת בערב ישב לסקוב מול רא"ל יגאל ידין, שהבהיר לו את גישתו של המטכ"ל לגבי עיצוב דרכו של חיל־האוויר ואת הסיבות שהביאו אותו להטיל עליו את התפקיד. כשסיים ידין את דבריו, ענה לו לסקוב בקצרה, שאין לו כל עניין לפקד על חיל־האוויר, ולדעתו יש להטיל זאת על טייס. ידין עמד בתוקף

על כך שלסקוב יקבל את הפיקוד על החיל. משראה שלא עלה בידו לשכנעו פסק: "עלה מייד לירושלים, לבן־גוריון, גם הוא רוצה לשוחח איתך."

"בן־גוריון היה נחרץ ותקיף," מספר חיים לסקוב, "הוא תבע ממני לקבל את החיל מייד [...] או אז העליתי שוב את הנימוק שמפקד חיל־האוויר חייב להיות טייס. [הוא] השיב מייד — 'גם אני לא הייתי לפני כן ראש ממשלה.'"[36]

משקיבל לסקוב את החיל החל בארגונו ביסודיות, הדרך האופיינית לו. הנחלה שהשאירו לו רמז ושמיר — שהיתה בתהליך של בנייה ועיצוב — נועדה עתה לשיקום, לגיבוש ולארגון על־ידו.

מתוך הכרה במגבלותיו בתחום המקצועי בנושאי האוויר תבע מייד כתנאי לקבלת החיל, כי הטייס אל"מ דן טולקובסקי יתמנה כסגנו וכראש מטה החיל. יגאל ידין קרא אליו את טולקובסקי, שהיה אז בהליכי שחרור מצה"ל, והציע לו לקבל את התפקיד לתקופה קצרה בת שישה חודשים עד שנה. "לא היו לי כוונות להיות מפקד החיל," מספר האלוף דן טולקובסקי. "בחיל־האוויר המלכותי הייתי טייס מתוך ההנאה שבטיסה [...] ובצה"ל מתוך אידיאולוגיה. לא חשבתי להישאר בצה"ל ולא היה בי זיק של יומרה לראשות החיל. אך הקורס הצבאי הגבוה גירה אותי אינטלקטואלית, ולראשונה בימי חיי התחלתי לקרוא ספרות על תורת המלחמה [...] על כן משהפציר בי ידין, הסכמתי."[37]

לסקוב הכיר את דן טולקובסקי מקרוב מימי התמרון הראשון הגדול של צה"ל — צמ"ד (צפון-מרכז-דרום), כאשר לסקוב שימש בו שופט ראשי מטעם חיל־האוויר. בסיום התמרון נערך יום סיכום והפקת לקחים מהתמרון. טולקובסקי העלה אז רעיון, שעמד בניגוד לדעה המקובלת במטכ"ל. זו קבעה, כי את המלחמה החל מן הרגע הראשון ינהלו המילואים; ואילו דן טולקובסקי הציע, שחיל־האוויר יפעל עם כוחותיו הסדירים והוא יפתח במלחמה ויכה את המכה הראשונה והחזקה ועל־ידי כך ישיג שליטה אווירית שתאפשר לצה"ל לגייס ולארגן את כוחות המילואים ולהבטיח את היערכותם. כמו כן הציע תוכנית לגיוס המילואים והתארגנותם למלחמה. דבריו של טולקובסקי, שהיה אז המפקח הכללי של חיל־האוויר, עשו רושם רב על לסקוב ומאז דנו השניים בהצעתו.

"הוא היה טייס," מספר לסקוב "וכן מהנדס בעל מחשבה מקורית. על כן ביקשתי ממנו שיעזור לי בפיקודי על החיל."[38]

"כשקיבלתי את המינוי, נפגשתי פעמים אחדות עם שלמה שמיר לשמוע על החיל שאני מקבל, הוא דיבר, ואני רשמתי את הנקודות שציין שיש לעשותן או לשפרן או לשנותן, ומשסיכמתי את רשימותי איתו, מניתי לא פחות מ־20,000 (עשרים אלף!) נקודות, לביצוע."[39]*

* שמיר אומר, כי אכן היו הרבה מאוד עניינים לביצוע, אך לדעתו המספר שנקט לסקוב מוגזם. לסקוב, לעומת זאת, בשיחה נוספת, עמד על כך, שזה מספר נכון.

כשהחל לסקוב למלא את תפקידו גילה, כי התפיסה המושרשת בחיל היא, שכוחות היבשה, הים והאוויר הן זרועות עצמאיות. דעתו של לסקוב היתה, כדעת המטכ"ל, והוא סבר, שבמדינת ישראל — לנוכח גודלה ואופיה ובעיקר לאור לקחי מלחמת־העולם השנייה — צריך להיות צה"ל אחד, כשכוחות היבשה מאורגנים בפיקודים וחיל־האוויר הוא אחת מזרועות צה"ל. לסקוב היה גם נחרץ בדעתו כיצד יש לארגן את הזרוע האווירית. הוא גרס, שהיא צריכה להכיל את היסודות הבאים: א. מבצעיים (תעופה); ב. מנהליים (שירותים); ג. טכניים.

כדי שיוכל לארגן את החיל בהתאם לתפיסתו, ידע לסקוב שעליו להביא אנשים מיומנים בתפקידי מנהל וארגון, שגישת המטכ"ל וגישתו מקובלים עליהם. אולם הוא הבין, שקציני חיל־האוויר מצפים למינויים בכירים ולא יראו בעין יפה הבאת אנשים מבחוץ, גם אם הם עדיין אינם בשלים לכך. הוא ידע, כי כאשר רצה למנות קצין מחוץ לחיל למפקד כנף רמת דוד, כמה ממפקדי הטייסות ראו עצמם מתאימים לתפקיד.

לסקוב כינס מייד את מפקדי הטייסות בלשכתו במטהו ברמלה (כעשרה מפקדים) ואמר להם: "עלי למנות מפקד כנף אחד. אך אף אחד מכם אינו בשל עדיין לפקד על כנף. לא שאני חושב שאינכם מסוגלים, אלא שעליכם ללמוד כיצד לטפל באנשים, כיצד להלבישם, כיצד לרחוץ אותם, כי זה תפקידו של מפקד [...] לכן, אני רוצה למנות מפקד כנף עליכם, איש שאינו יודע לטוס, אבל יוכל לעזור לכם הרבה וללמד אתכם לעשות זאת כדי שאתם בעוד שנה־שנתיים תהיו מפקדי הכנפות ומפקדי חיל־האוויר ועל כן אני מבקשכם לעזור לו. האיש הוא קלמן טורין." הבטחתי להם שכל אלה שהבאתי איתי לסייע לי לארגן את החיל, משיסיימו תפקידם, יעבירו לידיהם את תפקידיהם ויעזבו את החיל."[40] מפקדי הטייסות קיבלו את דבריו בהבנה והבטיחו שיסייעו להם במילוי תפקידיהם.

לסקוב הביא איתו בעיקר קצינים יוצאי הצבא הבריטי, שהתמחו בארגון. עמם נמנו סא"ל קלמן טורין, אותו הכיר מהצבא הבריטי; טורין היה קצין ארגון ומנהלן בחיל־האוויר המלכותי. לסקוב מינה אותו לפקד על כנף רמת דוד, ועם המינוי העניק לו דרגת אלוף־משנה. את הלל דאג מינה לראש אגף האפסנאות בחיל. בידי חיים גרון הפקיד את הבינוי ובידי בייזל הרבסטיק ואביב וסרמן את המנהל. את דן טולקובסקי מינה לראש מטה וסגן מפקד החיל. עם צוות זה ניגש לעבודה. לסקוב ראה בחיל שני חיילות — חיל אחד המצוי על הקרקע, והחיל השני — באוויר.

החיל שעל הקרקע בנוי כנפות, כשהכנף זהה לבסיס, ובנויה על העיקרון המשולש הבא: טייסת תעופה — המעניקה שירותי תעופה לשתיים או שלוש (ואפילו ארבע) טייסות; טייסת אחזקה — המעניקה שירותי אחזקה לגופי המטוסים ולמנועיהם, מחמשת ומתדלקת אותם וכדומה; וטייסת

מנהלה — המעניקה שירותי אפסנאות, מזון, הסעה, מגורים, ביגוד, רכב וכדומה.

החיל שבאוויר צריך להיות במצב כזה, שלמפקד החיל תהיה שליטה מוחלטת עליו מכל בחינה מבצעית. לצורך זה יש לבנות מערכת בקרה ודיווח משוכללים, הפועלת תוך תיאום מירבי עם כוחות הנ"מ. לשם כך יש להקים מוצב פיקוד של חיל־האוויר בתוך מוצב הפיקוד של המטכ"ל.

כדי לקיים את בטחון המדינה על חיל־האוויר לקיים כוננות מתמדת עשרים וארבע שעות ביממה. כדי לאפשר לצה"ל לגייס בעת חירום את המילואים ולבלום תוקפנות אפשרית יש לתת בידי החיל אמצעים שונים: שעות טיסה, דלק ותחמושת. במקביל לכך יש לפתח מערכת מודיעין חילית שתשלים את הידיעות המתקבלות בחיל מהמטכ"ל. מחלקת המודיעין של החיל החלה לבנות תיקים על מטוסי האויב, שדות התעופה שלו, טייסותיו וכנפותיו, וכן תיקי משימה, שיהיו מוכנים בשעת הצורך לרשות המבצעים. מששרטט לסקוב את מבנה מטה החיל, משימותיו ודרכי פעולתו, הטיל את הביצוע על סגנו וראש המטה שלו הטייס אל"מ דן טולקובסקי.

הדרכה

מכיוון שצבר ניסיון כראש מה"ד (מחלקת ההדרכה של צה"ל) הדגיש לסקוב את הצורך בהדרכה נכונה. יתרה מזאת, לפי תפיסתו רק ההדרכה תוכל לחנך את החיל ולהובילו להשגת המשימות שיוטלו עליו. כבר בהיותו ראש מה"ד נתן דעתו על שיתוף חיל־האוויר בתפעול חילות היבשה והטיל על יוחנן פלץ (יוצא הצבא הבריטי) להכין קורס לקציני חילות היבשה, שעיקרו לימוד התיאום ושיתוף הפעולה עם חיל־האוויר לצורכי אמנעה וסיוע קרוב לכוחות המסתערים. משך הקורס שתוכנן נקבע לשלושה שבועות, ולאחר העברת קורסים אחדים נקרא אל"מ מאיר זורע לצקת דפוסים נוספים לקורסים אלה, שמהם צמח קורס קס"א (קישור וסיוע אווירי), שבלעדיהם לא תיתכן פעולה אוויריה לסיוע לכוחות הקרקע בזירת המלחמה.

לסקוב ביסס את להק ההדרכה של החיל — (לה"ד 5). באמצע 1949 היה מופקד על להק זה דן טולקובסקי, שהעביר את התפקיד הזה לראש להק אל"מ דניאל שמשוני. שמשוני היה מהנדס אווירונאוטיקה, איש מח"ל מארצות־הברית, בעל יוזמה ובעל כושר ארגון מעולה. תוך חצי שנה הוא העמיד את בית־הספר הטכני על רמה מצוינת, לאחר שגייס אנשי מקצוע מעולים מארצות־הברית, שיישמו בבית־הספר שיטות לימוד שלא היו ידועות בארץ. גם בתחומי הדרכה אחרים ניכרה ידו של שמשוני. בית־הספר הטכני בחיפה הכשיר מדי חודש אנשים באחזקת כל סוגי המטוסים. בית־הספר אורגן בצורה כה יעילה, שלא השאיר כל יוזמה למדריך. הכול היה מוכן מראש, וכל חניך למד את המירב לצורך התמחותו בלבד. בית־הספר הטכני

בחיפה, יציר כפיו של דניאל שמשוני היה אחד המפעלים המצוינים ביותר בחיל של ראשית שנות ה־50, והכשיר בעלי מקצוע מעולים לחיל לשנותיו הבאות.

כחסיד שיטת ההדרכה לארגון נכון, הקים לסקוב בתי־ספר במסגרת החיל לקציני מנהלה, אפסנאים, פקידים, וכדומה. כן הורה לקיים קורסים קצרים להשתלמויות מקצועיות בכל תחום הנוגע לארגון ומנהלה, כך שתוך זמן קצר נוצרה אחידות במִנהל בכנפות ובבסיסי החיל.

כששב סא״ל עזר וייצמן מהשתלמות באנגליה, הטיל עליו לסקוב בתקופה שעברה עד שקיבל מינוי קבוע להקים את קורס הפו״ם החילי הראשון לקציני החיל, שבו השתתפו ארבעה־עשר חניכים. וייצמן פיקד על שני קורסי הפו״ם הראשונים.

סא״ל גדעון אלרום, שהיה מפקד כנף בעקרון, וקיבל מראש להק דניאל שמשוני את להק ההדרכה של החיל, התמסר לפיתוח אימונים אוויריים ואימונים כלליים. תוך כדי כך נשלח על־ידי לסקוב לקורס פו״ם של אנשי מילואים בצבא ארצות־הברית לחצי שנה, ועם שובו קיבל את הפיקוד על בית־הספר לפיקוד ולמטה של החיל. כמפקד פו״ם, הנהיג את שיטות הלימוד שרכש בארצות־הברית והתאימן לצורכי חיל־האוויר תוך שימת הדגש על הקפדה בשמירת נהלים ופק״לים. האחידות בנהלים היתה צו השעה. בחיל שלטו בליל של תפיסות בענייני ארגון ומנהל, שיסודן בחילות־האוויר הבריטי, הסובייטי, האמריקני והדרום אפריקני. השפה המקצועית השלטת היתה אנגלית. לסקוב עקר את השפה הזרה מהחיל, והשריש במקומה את השפה העברית.

כשהגיע לסקוב לחיל־האוויר לא היה רישום של האינוונטר במחסניו והרשלנות היתה רבה. אל״מ דב פלג, שהקים את מחלקת האלקטרוניקה של החיל, נקרא למילואים לצורך בדיקה ותוות דעת על הנעשה במחלקת האלקטרוניקה של החיל. בדו״ח שהגיש התריע פלג על הארגון הלקוי של האנשים והמכשירים, והצביע על הבעיות החמורות בציוד הקשר של החיל, בהליכי גיוס המילואים ועוד.[41]

לסקוב ארגן את חיל־האוויר בגישה מדעית, לאחר איסוף נתונים בכל שטחי החיל ובדיקתם. הוא הזמין את פרופ׳ דבורצקי מהטכניון לערוך חקר ביצועים ולבנות מודלים לחיל־האוויר; עד מהרה נאגר מלאי מספיק של נתונים כדי לסכם ולהסיק מסקנות לגבי יעילותם של תרגילים ונהלים.

משמעת

בהיותו דייקן ושקדן תבע לסקוב מפקודיו התנהגות דומה. הוא הנהיג משמעת קפדנית בכל התחומים, החל בכתיבת מכתב ופקודת מבצע וכלה בהטסת מטוס. הוא פעל נמרצות כדי להפחית את מספר התאונות, שמקצתן

התרחשו כתוצאה מהפגנות אומץ של טייסים. הוא הורה לנהל רישומים בתיקיהם האישיים של הטייסים: יוזמה אישית של טייס שננקטה תוך רשלנות, או סיכנה את הטייס ומטוסו נרשמה בדיו אדומה, ואילו מעשה אמיץ שנעשה תוך שיקול דעת נרשם בדיו ירוקה. לא חלפו ימים רבים והסדר והמשמעת היו לנחלת החיל.

"לסקוב חינך את אנשי החיל להתבטא נכון בכתב ובעל־פה," אומר הטייס אל"מ משה פלד. "הוא הכניס סדר בניירת, במחסנים, במשמעת ואפילו הורה כיצד לנהל שיחת טלפון. הוא לימד והדריך כיצד להוביל שיירה, כמה מכוניות תיסענה בשיירה אחת, כיצד לאבטח אותה וכמה אנשים ייסעו בה [...] והיות ש'חולשתו' היתה החינוך וההדרכה, הרי שלא הירפה מאיתנו עד שעשינו את המוטל עלינו על הצד היותר טוב."[42]

בשתי שנות כהונתו הטביע לסקוב את חותמו על החיל. בתקופתו נרכש מטוס ה"מוסקיטו", שהפך למטוס הרב־משימתי של החיל. בעבור כל מטוס שילם החיל 1,000 דולר ו־1,000 דולר נוספים הושקעו בתיקונו ושיפוצו. עד מהרה הצטברו המטוסים המשופצים והפכו לטייסת קרב של הקו הראשון. במקביל הוקמה טייסת שנייה של "מוסקיטו", הלוא היא טייסת הצילום, שמפקדה היה סרן אברהם פורטוגלי. משימתה העיקרית היתה צילום חצי־האי סיני ומיפויו המדויק.

מטוס ה"מוסקיטו" היה המטוס הרב־משימתי הראשון בחיל דל האמצעים. מטוס זה יכול היה לצלוף על חי"ר, להפציץ כוחות אויב, ליירט מטוסי אויב בשמי הזירה, לצאת לסיור ארוך טווח ולהקיף את כל גבולות המדינה; כן היה מסוגל להציץ מעבר לגבול. את כל המשימות האלה יכול היה לבצע בגיחה מבצעית אחת. יתרון נוסף שלו היה, שאחזקתו היתה זולה יחסית.

בתקופת כהונתו של לסקוב הוקמו בחיל ארבע טייסות חדשות, ובמקביל טופחו ההגנה האווירית והבקרה האווירית. "היה ברור לנו," אומר לסקוב, "שכדי להשיג עליונות אווירית על האויב עלינו לחסל במכה הראשונה או את טייסיו, או את מטוסיו או את שירותיו [...] ולכך נערכנו."[43] כדי לבצע זאת הוכן מודיעין טוב, שאסף מידע על טייסות האויב, שדות תעופה שלו וכל הכרוך בתעופת האויב.

במשך הזמן הזדהותו של לסקוב עם החיל היתה בעוכריו. במטכ"ל הבחינו שלסקוב סטה מהנחיותיו ואינו אלא ממשיך דרכו של אהרון רמז. לסקוב לא תבע עצמאות לחיל אך הוא הובילו לכך. הוא פיתח קורסים מיוחדים לחיל, שלח קצינים בכירים להשתלמויות בחו"ל, ביסס את הכנפות וארגן אותן מחדש. בתחילה נענה הצבא לתביעותיו של לסקוב לבינוי, לשיפור השדות ולרכש, אולם מאוחר יותר המטכ"ל הפך רגיש כלפי מעמדו של חיל־האוויר.[44] לשר הביטחון החלו להגיע שמועות, שהאלוף לסקוב, עקשן, לא נוח לעבודה משותפת ושהוא מוביל את החיל לאפיקים שתבע רמז.

אין ספק, שהאלוף לסקוב חש בשינוי היחס כלפיו ובמאי 1953 ביקש מהרמטכ"ל מרדכי מקלף לממש את הבטחתו הישנה לאשר לו תקופת לימודים. הרמטכ"ל הבין את הרמז, ונענה מייד לבקשתו של לסקוב. בשלושה תחומים קידם לסקוב את החיל: עבודת מטה, ארגון וניהול. באלה הטביע את חותמו האישי על החיל למשך שנים רבות. הרמטכ"ל שהיה כבר אמון על חילופי מפקדי החיל, נאלץ שוב לתת דעתו על כך. עתה קיבל את הצעתו של מפקד החילל היוצא למנות את דן טולקובסקי למפקד החיל. טולקובסקי היה טייס קרב, מהנדס, בעל מחשבה מקורית, ומבחינה ציבורית לא היה למטכ"ל כל קושי מלהסביר את חילופי מפקדי חיל־האוויר.

פרק רביעי

טייסת הקרב — 1951 עד אוקטובר 1956

עידן של הדרכה והשתלמויות

הפעולה באל־חמה באביב 1951 הוכיחה את יעילותו של ה"מוסטנג" בתקיפה בגובה נמוך ובנשיאת חימוש מספיק לפעולות נגד יעדי קרקע בשיטת "פגע וברח". טווחו הארוך הגביר עוד את עדיפותו על ה"ספיטפייר" שהיה מטוס הקו הראשון בחיל־האוויר מאז מלחמת השחרור. ואכן, במחצית 1952 נרכשו בארצות־הברית עוד 25 מטוסי "מוסטנג פי־51", אך אלה הגיעו ארצה רק בינואר 1953, ולפי שעה נותר מספר ה"ספיטים" בטייסת־הקרב המעורבת 101 גדול ממספר ה"מוסטנגים".

בתקופה זו הושם דגש מיוחד על מתן הדרכה מסודרת לטייסי־הקרב ובטייסת השתררה אווירה כללית של לימודים. על ההדרכה הופקד ישעיהו גזית, שהחדיר דפוסי הדרכה תקינים תחת עינו הפקוחה של מפקד הבסיס, רודי אוגרטין. לפני ביצוע תרגיל באוויר היה גזית מכנס את המדריכים והחניכים כדי לסכם את אופיו ואת דרכי ביצועו, ועם סיום התרגיל נערך תחקיר ונותחו ההישגים והשגיאות. בהדרגה התגבש גם ספר ההדרכה העברי הראשון של האימונים המבצעיים בטייסת־הקרב. הסגל הפיקודי של הטייסת הורכב מטייסיה הוותיקים, כעשרה במספר, ביניהם משה פלד, מנחם בר, מאיר רוף, זאב לירון, יעקב סלמון, בני פלד, מוטי הוד, משולם ספיר ודני שפירא. הם התחלפו מדי פעם בתפקידי שלישות, מנהלה, הדרכה, וכדומה, כשמצטרפים אליהם אלה מבוגרי בית־הספר לטיס בסירקין שהופנו אל טייסת־הקרב, ביניהם אדם צבעוני, שנשאר בה עד 1955.

באותם הימים היתה תחלופה רבה בקרב טייסי־הקרב הוותיקים, שכן רבה היתה הדרישה להם לתפקידים שונים. מקצתם הופנו להדרכה באימונים מבצעיים בשני מטוסי הטייסת שהוקצו לכך. אחרים נשלחו להדריך בבית־הספר לטיס בסירקין ומיעוטם יצאו לקורסי השתלמות בחו"ל, בעיקר

באנגליה. בשחרור טייסי קרב להשתלמויות בחו"ל יש לראות את אחת ההחלטות הנועזות, הנבונות והמכריעות שקיבל מטה החיל בתקופה שרק קומץ טייסים אייש את טייסת־הקרב היחידה המגינה על שמי המדינה.

כבר ביולי 1951 יצאו לאנגליה מפקד הטייסת, סרן מאיר רוף, ואיתו הקצין גורי שחורי, לקורס מיוחד של קשר־סיוע־אוויר (קס"א). קורס זה, שנמשך כחודשיים והיה אינטנסיבי ביותר, היה מיועד ליוצאי מדינות ידידותיות לבריטניה ונערך בבסיס חיל־האוויר המלכותי בסולסברי. בין השאר השתתפו בו נציגי חילות־האוויר של תורכיה, תאילנד, שווייץ, עיראק ומצרים. שלושה טייסים אחרים נשלחו לאנגליה לעבור הסבה למטוסי סילון. בטייסת עורר הדבר תסיסה מסוימת, שכן ברור היה לכול שמי שיוכשרו למטוסי סילון יקודמו בסולם הפיקוד בחיל.

ראשון היוצאים היה סרן מרדכי הוד, והוא גם הראשון שקיבל את הסמכתו כטייס סילון. במסגרת ההסבה למטוסי הסילון עבר הוד גם קורס מקלענות ותקיפה במטוסי "מטאור", ועם שובו, במחצית 1952, קיבל את הטייסת מידי ביל קייזר. שלושה חודשים אחריו יצא לאנגליה רס"ן מנחם בר, מפקד טייסת ה"ספיטפיירים". גם הוא הוסמך לטוס במטוס הסילוני הדו־מושבי "מטאור 7" וכן עשה סולו בדגם החד־מושבי, "מטאור 8". לאחר סיום קורס ההסבה השתתף בר גם בקורס למדריכי תקיפה, שהתקיים בבסיס חיל האוויר המלכותי בלֶקוֹנספילד. במרס 1952 יצא לאנגליה בני פלד. הוא השלים שלושה קורסים של הסבה למטוסי סילון, ונוסף עליהם השתתף גם הוא בקורסי מקלענות ותקיפה באוויר. שלושה אלה, שעוררו הערכה רבה במדריכיהם בקורסים השונים, היוו את היסוד לעידן מטוסי הסילון בחיל־האוויר.

אף שה"מוסטנג" נקלט והלך בטייסת־הקרב וכבר שימש מטוס מבצעי לכל דבר, עדיין היה על הטייסים ללמוד את יכולתו ואת כושר־הביצוע שלו, לא אחת תוך כדי אימוצו מעֵבר לגבולות המותר. כך, למשל, המריא בבוקר 3 באוגוסט 1951 שלום רקיר לטיסת־אימונים במטוס ה"מוסטנג" שלו. כשסיים את ביצוע התרגילים שהוטלו עליו ביקש רקיר לבחון את כוחו של המטוס במהירות המירבית שהוא מסוגל לה. מנוע ה"מוסטנג" אומץ עד תום, ומשלא עמד לו עוד כוחו התרסק על טייסו בשדות משמר־העמק.◆

◆ שלום רקיר נולד ב־1930 בסארבריקן שבגרמניה ועלה ארצה ב־1936. הוא סיים את לימודיו בגימנסיה "שלוה" בתל־אביב. בנעוריו התגייס ל"הגנה" ועד מהרה היה למדריך בגדנ"ע ובקלוב התעופה. אחר־כך היה בין ראשוני המתנדבים לקורס טיס של ה"הגנה" ונשלח לאיטליה ללמוד טיס. באפריל 1948 גויס למלחמה ומאוחר יותר סיים בהצלחה קורס־טיס של חיל־האוויר.

תרגיל פריסה תמ"א

באמצע אוגוסט 1951 קיימה טייסת־הקרב תרגיל פריסה גדול של מטוסי ה"ספיטפיירי", במטרה לבדוק אם ניתן להפעיל אותה משדות אחרים לבד מ"שדה־האם" שלה. במסגרת התרגיל, שכונה "תרגיל תמ"א", עברה טייסת ה"ספיטפיירים" כולה, שישה מטוסים, לשדה חצור הנטוש ויצאה ממנו לאימונים מבצעיים שונים, ביניהם "הפצצת" שדה כורנוב ושדה סולטן, "תקיפת" העיר באר־שבע וסדרה של תרגילי "שיסוע מטוסים" (כפי שנקראו אז אימוני הירוט) בעזרת מכ"ם — אחד הנסיונות הראשונים של טייסת־הקרב להסתייע במכשירי המכ"ם של מיפקדת החיל. התרגיל נוצל גם להשגת מטרה נוספת: באותם ימים נערך תמרון צה"לי גדול באיזור הדרום. על־פי סיפור הרקע של התרגיל פרצו המצרים את גבול הדרום, וטייסת־הקרב נקראה לסייע לכוחות החי"ר במלחמתם באויב — הן בבלימה, הן בהתקפות־הנגד.

ב־19 באוגוסט, יום סיום "תרגיל הפריסה תמ"א", השלימה שישיית ה"ספיטפיירים" את יעפי התקיפה שלה ופנתה צפונה, לשוב לרמת־דוד בטיסה במבנה סגור. את השישייה הוביל מפקד הטייסת, ישעיהו גזית, וסגר מאחור יואל קוסטא. מסלול הטיסה עבר לאורך החוף, ומשהגיעו ששת המטוסים לשמי חיפה "שברו" בכיוון רמת־דוד, לביצוע יעף ראווה ("בז" בלעז) מעל לבסיס לפני הנחיתה בו. במגדל־הפיקוח נמצאה באותה עת מיפקדת הבסיס ובראשה קלמן טורין. ששת המטוסים צללו ברעם עז מגובה רב ומייד חזרו והתרוממו מעל לבסיס. כשהיו מעל קיבוץ גניגר הודיע קוסטא למפקד המבנה שאש פרצה במנועו והוא עוזב את המבנה. חמשת המטוסים הנותרים שברו בחזרה לכיוון רמת־דוד, ויואל קוסטא הוסיף לחוג בשמי גניגר, בגובה 5,000 רגל, ולהילחם במנועו הבוער. בעוד חבריו נוחתים בבסיסם קיבל קוסטא פקודה לנטוש את מטוסו. הוא החל מהפך את המטוס ופותח את כיפתו כדי ליפול מתוכו, כנהוג במטוסי "ספיטפייר", אך תוך כדי כך נכנס המטוס לצלילה מהירה. כשנפלט יואל מתאו ופתח את מצנחו, נתפס המצנח בזנב המטוס. זה החל משנה את כיוון נפילתו וגרר אחריו את המצנח על טייסו. כשהגיע צוות החילוץ לאיזור האסון לא נותר לאנשיו אלא לאסוף את גופת חברם, שנמצא ללא רוח חיים בצד מטוסו החרוך. למחרת היום נשאו טייסי טייסת־הקרב את חברם על כתפיהם למנוחתו האחרונה, אך כעבור דקות מעטות שוב המריאו משדה רמת־דוד חמישה "ספיטפיירים" למבצעי תקיפה ו"שיסוע מטוסים" במסגרת התמרון של יחידות החי"ר.◆

◆ יואל קוסטא נולד ב־1939 בעיר אוסיג אשר בצ'כוסלובקיה ועלה ארצה בשנת 1949. מייד לאחר עלייתו גויס לצה"ל והתנדב לחיל־האוויר, סיים קורס־טיס והיה לטייס מן השורה. שליטתו בכלי הטיס שהטיס היתה מצוינת והוא נודע בעיקר בשלווה שבה ביצע את משימותיו.

אחזקת מטוסי ה"מוסטנג" לא היתה עניין פשוט, שכן מכונאי החיל נאלצו ללומדה בחיפזון ובתנאים קשים. מלכתחילה הגיעו המטוסים ארצה במצב לא תקין בשל תנאי התחזוקה הגרועים במשכנם הקודם. על הטכנאים הוטל אפוא להחזיר את המטוסים למצב שמיש מהר ככל האפשר בשעה שניצולם בחיל גבוה ותכוף. על אף המאמץ שהשקיעו צוותי הקרקע לא נמנעו תקלות, והטייסים — אף שידעו את מצבם של המטוסים — לא נמנעו מלבצע את משימותיהם בהם; ולא אימונים וטיוסי־סיור בלבד, אלא גם הזנקות תכופות לגירוש מטוסי אויב, שבאו לבחון את ערנותו של חיל־האוויר.

בראשית 1952 המריא משה פלד (פלדמן) ב"מוסטנג" שלו לגיחת צילום בסוריה ובירדן. לאחר סיום המשימה בסוריה, תוך כדי ביצוע יעף צילום מעל ירדן, חש הטייס בגובה 30,000 רגל שאין די דיחוס בתא. עוד הוא תוהה על תקלה זו והנה איתר תקלה שנייה, נזילת שמן במנוע. פלד הודיע למלווהו על התקלות ונכנס ליעף נוסף. המלווה פקד עליו לחזור מייד לבסיס, אך הוא המשיך לצלם עד סיום המשימה. כשנחת נחיתת אונס בבסיסו נזף בו מפקד הטייסת על שהשתהה במטוס פגום מעל שטח האויב; אך כעבור שעות אחדות, משנתקבלה תודת המטכ"ל על הצילומים, שגילו פעילות רבה בשתי הארצות, ציין מפקד הטייסת לשבח את אומץ ליבו של הטייס.

ב־4 באוקטובר 1951 יצא "ספיטפייר" אחד בליווי שני "מוסטנגים" לצלם את הבסיס המצרי אל־עריש מגובה 30,000 רגל. טייס ה"ספיט", מאיר רוף, ביצע את משימתו בדייקנות רבה, אך משפנה מהשדה עם תום הצילום הבחינו טייסי ה"מוסטנגים", יואש צידון (צ'אטו) ובני פלד, שה"ספיט" טס כאילו אין הטייס שולט בו. השניים התקרבו אליו וראו שהנהיגה נעשית ללא דופי, ואף על פי כן שיוטו של המטוס אינו יציב והקשר עם הטייס לקוי. השניים חששו לגורל חברם ולמטוסו והודיעו למגדל־הפיקוח להכין את השדה לנחיתת חירום. כשהתקרב ה"ספיט" לשדה רבתה המתיחות וגדלה הדאגה, אך רוף נחת נחיתה מושלמת. הוא אף תמה על קבלת־הפנים החמה שהמתינה לו. כשנשאל לפשר הטיסה המוזרה ענה בפשטות, שרק לאחר שהשלים את המשימה התפנה להטיל את מימיו.

אם בשל תנאי התחזוקה הקשים של המטוסים ואם בשל התחלופה המהירה של מפקדי הטייסת והמשמעת הרופפת בה לקתה טייסת ה"מוסטנגים" בתאונות תדירות וקשות. ב־14 בדצמבר 1952 המריא צבי יהודה בלט (הניוש) במטוס ה"מוסטנג" שלו להתאמן באיזור מגידו, לא הרחק מן הבסיס. משסיים את התרגילים בגובה רב, עבר לבצע סדרת תרגילים בגובה נמוך. לאחר שני תרגילי צלילה שעלו יפה פתח בצלילה

שלישית, אך הפעם לא הצליח ליישר את חרטומו והמטוס פגע בעוצמה רבה בקרקע והתרסק.◆

עוד טייסי טייסת־הקרב אבלים על מות צבי יהודה בלט והנה פקד אסון נוסף את הטייסת. ב־2 בינואר 1953 בשעות הבוקר התכנסו ארבעה מטייסיה לקראת צאתם להתאמן באוויר. אחת המשימות שהוטלו עליהם היתה לתקוף את משטרת סאסא. מפקד טייסת האימונים, מנחם בר, שהצטרף לאימון כטייס מן השורה, הציע למפקד הרביעייה לוותר על תקיפת המשטרה, כיוון שאין אפשרות לתוקפה בלי לעבור את הגבול, ופקודה מפורשת אוסרת על חציית הגבול לצורכי אימונים. מפקד הרביעייה ביטל את דבריו בחיוך והורה לו לעלות למטוסו. לא חלף זמן רב ומשטרת סאסא היתה מוקד להתקפה אווירית עזה מכל עֵבר. גובה פני הקרקע באיזור הוא כ־3,000 רגל, אך בשביל הטייס גובה זה כמוהו כגובה "אפס", והדבר עלול להטעות את הטייסים הצוללים על מטרות באיזור. נתון זה לא הודגש בתדריך, ומטוסו של אריה רזניק אכן התרסק אל הקרקע.◆◆

במחצית 1952, כששב רס"ן מנחם בר מהשתלמותו באנגליה, הוחזר לו הפיקוד על טייסת האימונים המבצעיים (105). תוך כדי הגברת קצב האימונים שכנע בר את מפקד החיל, אלוף חיים לסקוב, לקיים במסגרת טייסת זו קורס למדריכי התקפה. בקורס זה — קורס יחיד למדריכי התקפה שהתקיים בחיל־האוויר — השתתפו 12 מטובי הטייסים הקרביים של החיל. בראשית 1953, כשהסתיים הקורס, שבו בוגריו לטייסותיהם והחלו מעבירים את התורה לחבריהם. לימים יגיעו כולם לתפקידים בכירים בחיל.

ב־6 בפברואר 1953 המריא אריה דולינסקי לטיסת אימונים ב"מוסטנג", ובהיותו מעל בת־ים חש בתקלה רצינית במנוע. הוא שקל לנטוש את המטוס, אך מראה היישוב ההומה שמתחתיו ביטל אפשרות זו והוא החליט להנחית את ה"מוסטנג" על אף הסיכון הרב הכרוך בכך. הנחיתה בחולות בת־ים היתה מושלמת: למטוס לא נגרם נזק רב ודולינסקי עצמו יצא בפצעים קלים. בתוך דקות אחדות נחת במקום מסוק מסוג "הילר", המסוק היחיד שנמצא אז בחיל. אך משניסו טייס המסוק וטייס־המשנה שלו להעלות אליו את חברם הפצוע, התעוררה בעיה: המקום היחיד שהפצוע יכול היה לשבת בו היה המושב האמצעי, אך דווקא שם חייב היה לשבת... הטייס. מי שהדריך את חבריו

◆ צבי יהודה בלט נולד ב־1932 בעיר צ'נסטוחוב אשר בפולין ועלה ארצה עם הוריו בשנת 1934. סיים את בית־הספר התיכון "חוגים" בחיפה ובאוקטובר 1950 התגייס לנח"ל. לאחר שסיים את אימוניו שם התנדב לחיל־האוויר וסיים בהצלחה קורס טיס. עם סיום הקורס עבר גם קורס לאימונים מבצעיים.

◆◆ אריה (דוניה) רזניק ("ביבי") נולד בברלין בשנת 1932, עלה ארצה ב־1936 ובמרס 1950 התגייס לצה"ל והתנדב לחיל־האוויר.

בטיסה על ה"הילר" ישב תמיד במושב השמאלי, מושב הטייס, והחניכים במושב האמצעי, ולכן לא ידע איש מהם להטיסו אלא מן המושב הזה... בסופו של דבר הושב הפצוע על ברכי טייס־המשנה.

בפברואר 1953, לאחר שסיים קורס פיקוד ומטה, חזר מאיר רוף לפקד על טייסת־הקרב, ותחת פיקודו בוצע ללא כל זעזועים פיצול הטייסת לטייסת־אימונים של מטוסי "ספיטפייר" ולטייסת־קרב של "מוסטנגים". באפריל 1953, לאחר שובו של בני פלד מאנגליה, עבר הפיקוד על טייסת ה"מוסטנגים" לידיו ומאיר רוף התבקש להקים את מחלקת הבקרה בחיל. עם זאת, המשיך רוף לפקוד את הטייסת לריענון טיסותיו ואף השתתף במבצעיה.

מכירת ה"ספיטים" לבורמה והדממת הטייסת

כשהגיעה טייסת ה"ספיטפיירים" לשיא יכולתה המבצעית, נשמעו בארץ הרעמים הראשונים של מטוסי הסילון. נחיתותם של ה"ספיטים" מול מטוסי הבזק החדשים והנוצצים התבררה מייד. הכול חשו שימיה של הטייסת ספורים, יהיו הישגיה המבצעיים אשר יהיו.

ואולם ה"ספיטים" לא הושבתו בעלמא. עד מהרה נמצא להם קונה מארץ רחוקה — בורמה — שהיתה מעוניינת במטוסים ובבית־ספר שיכין לה טייסים להפעלתם. עיסקת המכירה החלה מתממשת בשלהי 1953. דובר על מכירתם של שלושים מטוסי "ספיטפייר", על ציודם ועל חלקי־החילוף שלהם. המטוסים הועברו לטייסת־הניסוי בלוד, וזו הכינה אותם לטיסתם הארוכה לבורמה. בתנאי העיסקה נקבע שטייסים ישראליים בבגדים אזרחיים יטיסו את ה"ספיטים" לקפריסין בקבוצות של שלושה, כשכל שלישייה מלווה "דקוטה" ובה ציוד להצלה ימית, למקרה של נחיתת חירום בים, ומקפריסין יוטסו המטוסים לבורמה בידי טייסיה של חברה בריטית אזרחית.

היה זה רגע מרגש כשהמריאה השלישייה הראשונה בפיקודו של סרן הוגו מרום ופנתה לעֵבר הים כשכנפי המטוסים נושקות בפעם האחרונה לשמי התכלת של ישראל. גֶאֵי־חרטום וזקופי־כנפיים התקדמו ה"ספיטים" בכיוון ההפוך לזה שממנו באו, אחד אחד ובהיחבא, שנים אחדות קודם לכן. קשה ומסוכנת היתה הדרך שעשו מקפריסין לבורמה, דרך ארוכה ועקלקלה בשמי ארצות עוינות: עיראק, איראן, פקיסטאן והודו. ואמנם, אחדים מה"ספיטים" התרסקו בדרך או הוכרחו לנחות נחיתות אונס ונחיתות חירום מסוכנות במינחתים זרועי חורים ומהמורות. עם זאת, רוב המטוסים נחתו לבסוף בשדה הצבאי שהוקצה להם במולדתם החדשה.

עד כמה דמה גורלם של ה"ספיטים" בדרכם לבורמה לגורל שנפל בחלקם בהעברתם לישראל ניתן ללמוד מתיאורה של הטייסת הבריטית ג'קי מוגרידג', שלקחה חלק פעיל בהטסתם מקפריסין. בספרה אשה טייסת[1] מספרת ג'קי על נחיתת שלושת המטוסים הראשונים בשדה עזוב באיראן, לאחר ששעוני

הדלק שלהם הראו "אפס", שם תידלקו ב־300 גלוני בנזין אוקטן 200, שנשארו בדרך מקרה בתחנת־דלק מקומית, שמנהלה לא הצליח להיפטר מהם מזה שלוש שנים. למחרת היום התכוונו הטייסים לחזור ולתדלק את מטוסיהם בשרג'ה, אך השייך שבשדהו נמצא המינחת סירב לאפשר למטוסים "בעלי העבר הציוני" לנחות. בלית ברירה נאלצו שלושת המטוסים להמשיך לשדה שבבנדר־עבאס אשר באיראן. אמנם שדה זה לא היה בשימוש, אך חברת הדלק האיראנית הבטיחה לספק להם דלק שם. "חלפנו ביעף על פני בנדאר־עבאס כדי להודיע לסוכן המקומי על בואנו," סיפרה מוגרידג'. "כעבור עשר או חמש עשרה דקות שמעתי את גורדון (לוויט): 'הנה הוא, בדיוק מתחתינו.'*

"הבטתי למטה, למדבר הפראי, ולא יכולתי להבחין בדבר פרט לדיונות, שיחים נמוכים וכמה עזים שחורות.

"'איפה? איני רואה אותו.'

"'הלו, הלו.' בליל של קולות נשמע כשכולנו החילונו לשדר בבת־אחת, ומייד שברנו את המבנה ופנינו איש לעברו. אך מגובה של מאתיים רגל נוכחנו לדעת שגורדון צדק. היה זה מסלול מדברי בלתי סלול, שרק אבנים מסוידות סימנו את גבולותיו. בקצהו הצפוני ראיתי שק־רוח תלוי ברפיון. המסלול היה לחוץ בין הרים חשופים מצפון והמפרץ הפרסי מדרום. המשכנו לחוג באלפיים רגל כשגורדון מנמיך ומחפש את המקום הטוב ביותר לנחיתה.

"'זה נראה בסדר, אני אנחת בכיוון דרום,'" הוא הודיע תוך הורדת גלגלים. אני התכוננתי לרדת אחריו כשגרוני ניחר בצמא ועיני יגעות מהשמש הלוהטת.

"'אלוהים, הוא התרסק!' צעק ליאו. ואכן, ראיתי את מטוסו של גורדון ניצב על החרטום וזנבו מזדקר אל־על. באלחוט שררה דומייה.

"'להיכנס אחריו?' ביקשתי, ביודעי שהוא זקוק לעזרה.

"'ירדתי בקו תלול וביצעתי נחיתה קצרה. ברגע שנגעתי בקרקע שמעתי את קולו של גורדון באלחוט, ומייד הוקל לי: 'אל תשתמשי במעצורים! אל תסיעי! שני האחרים — אל תנחתו!'

"כולי רועדת צייתתי ונתתי למטוס להאט בעצמו, בלי שהשתמשתי במעצורים. ברגע האחרון ביצעתי פנייה חדה של 45 מעלות ונעצרתי כשהמטוס מונח בכבדות על צידו. הכרע השמאלי של כן הנחיתה שקע עמוק בתוך הבוץ. העפתי מבט אל המטוס של גורדון וראיתי ששני הגלגלים שלו שקועים בבוץ. המדחף היה מעוך."

העברת המטוסים מישראל לבורמה, בנתיב זה ובנתיבים אחרים, נמשכה עד ראשית שנת 1954. באותה עת נערך ברמת־דוד קורס טיס מיוחד לבורמזים

* גורדון לוויט — טייס קרב בריטי לא יהודי שהתנדב בתש"ח לסייע ליישוב היהודי. לאחר המלחמה סייע לחיל־האוויר בעברת ה"ספיטפיירים" לבורמה. ספרו גוי של שבת, ראה אור במערכות בשנת 1989.

בפיקודו של רס"ן חגי אגמון (הוגו אלפרשטיין). רוב החניכים סיימו את הקורס בהצלחה, ובמסדר־כנפיים חגיגי מיוחד, בנוכחותם של מפקד החיל, קציניים בכירים, נציגי ממשלת בורמה ומכובדים אחרים, נענדו כנפיים למסיימים.

הדממת טייסת ה"ספיטפיירים"

משקטנה מצבת המטוסים בשלושים לא היה מנוס מאיחוד שתי הטייסות. האיחוד נעשה באווירה קשה, שכן הכול חשו שבקרוב תחוסל טייסת ה"ספיטים" כליל.

באוגוסט 1954 קיבל רס"ן יצחק (צחיק) יבנה את הפיקוד על טייסת ה"מוסטנג", ולמפקד טייסת ה"ספיטפיירים" המאוחדת התמנה הטייס משה מלניצקי. בין פליטי שתי הטייסות המקוריות התעוררה מחלוקת בשאלה הקריטית, כיצד תיקרא הטייסת המאוחדת. כל מחנה עמד על כך שתיקרא על־שם טייסתו המקורית. משלא נפלה כל הכרעה נקרא מפקד הבסיס, אל"מ עזר וייצמן, וזה פסק לטובת השם "הטייסת לאימונים מבצעיים".

לאחר איחודה המשיכה הטייסת בשיגרת מבצעיה, כולל קליטת בוגרי בית־הספר לטיס לאימונים מבצעיים במטוס ה"ספיטפייר", והמפקד החדש השקיע מאמצים רבים בגיבושה החברתי ובשמירת המוראל ורוח היחידה. אף על פי כן, בשלהי שנת 1954 החליט פיקוד החיל להדמימה ב"אחסנה חיה", כלומר, להפוך אותה לטייסת מילואים ראשונה (ויחידה) בחיל־האוויר. בראש טייסת המילואים הועמד קצין בשירות קבע, והטייסים שהוצבו בה לשירות מילואים פקדו אותה לעיתים מזומנות לצורך ריענון, וכן כדי לשמור על כשירות המטוסים.

טייסת ה"מוסטנג"

בשנת 1953 התבצע באיזור בית גוברין תרגיל "שמשון", תרגיל גדול של שיתוף פעולה בין חי"ר לחיל־האויר באמצעות קס"א (קשר סיוע־אווירי). היה זה תרגיל־ראווה שבא להפגין את כוחו של צה"ל, ונכחו בו ראש הממשלה דוד בן־גוריון, אורחו, הגנרל הורוקס מאנגליה, וכן נספחים צבאיים של מדינות אחרות. טייסת ה"מוסטנגים" הפגינה בתרגיל זה את כוחה בריקוט, וכן בהטלת פצצות נגד חי"ר ופצצות נפלם.

בראשית 1954 הועמד אברהם יפה בראש הטייסת. תחת פיקודו המשיכה טייסת ה"מוסטנגים" בפעילותה השיגרתית, אלא שעתה כבר שלטו טייסיה היטב במטוס ה"מוסטנג פי־51" והירבו להתאמן בירי, ביירוט ובשיתוף פעולה עם חי"ר. היבט אחרון זה קיבל עתה עדיפות רבה, והטייסת פתחה בסדרה של שישה "תרגילי שועל" שבהם נבחנו ונקבעו נהלים של שיתוף פעולה קרקע־אויר. עם סיום תרגילי שיתוף הפעולה עם החי"ר עלה הרעיון

לערוך סדרת תרגילים דומה עם אוניות חיל־הים, שכן מדינות ערב החלו רומזות על כוונתן להתנכל לאוניותינו בלב ים. הסדרה אכן בוצעה בכינוי "שלדג".

1954 הייתה שנה של פעילות מדינית וצבאית נמרצת באיזור הים התיכון. איומי מדינות ערב החריפו והן אף הגבירו את תדירות התנכלויותיהן בגבולות. גם הפעילות האווירית גברה בשמי הגבולות. בסדרת תרגילי "עיט", שנמשכה עד שלהי 1955, התאמנו הטייסים ביירוט מטוסי אויב, וכן נבחנה ערנותה של מערכת הבקרה של החיל. ב־21 באפריל 1954 הזדמנה לטייסת־הקרב שעת כושר להוציא אל הפועל מבצע משותף עם חיל־הים, לאחר שהספינה "סנונית", שיצאה לחפש מעבר חלופי למיצרי טירן, עלתה על שרטון בחוף הסעודי. התעורר חשש שהספינה על אנשיה תיתפס בידי הסעודים. מטה חיל־הים חישב ומצא, שיעברו 48 שעות לפחות עד שתוכל ספינה אחרת להגיע למקום, ומשום כך הוזעק מטה חיל־האוויר לעזרה. המטה מיהר להזניק מבנה בן ארבעה מטוסי "מוסטנג" להגן על הספינה, למקרה שיתקרבו אליה יחידות הצבא הסעודי.

מפקד המבנה הראשון, סא"ל מרדכי הוד, הגיע לספינה בלי שיהיו בידו נתונים מדויקים על מיקומה. מזג־האוויר הסוער והערפל ששררו באיזור החוף הסעודי הכבידו על איתורה, ואך בנס לא הסתיימה הטיסה באסון. משאותרה הספינה לבסוף, הנמיך המבנה טוס וסייר מעל האיזור ששהתה בו עד שנותר במיכליו דלק לשיבה בלבד. בינתיים כבר נמצא בדרך מבנה שני של מטוסי "מוסטנג" בפיקודו של אל"מ עזר וייצמן. גם מבנה זה סייר מעל לספינה, עד שבאו להחליפו מטוסי "מוסקיטו". לאחר שחולצו אנשי הספינה על־ידי מטוסי הטייסת הקלה, שנחתו מתחת לאפם של שוטרים סעודיים, הפציצו ה"מוסטנגים" בפקודת המטכ"ל את הספינה והטביעוה.

עם תחילת קליטתם בחיל של מטוסי הסילון מדגם "מטאור" התעוררו תהיות במטה החיל אם לא עבר גם זמנם של ה"מוסטנגים". ואולם לאור הקשיים ברכישת מטוסי סילון היה ברור כי יחלוף זמן עד שיצויד החיל כולו בהם, ובינתיים יוסיפו ה"מוסטנגים" להגן על שמי המדינה. לא נותרה אפוא ברירה אלא לבדוק את כושרו של ה"מוסטנג" להתמודד עם מטוס הסילון. ה"מוסטנג" — כך סברו — יוכל לנצל את עדיפותו בדלק וביכולת התימרון. פיקוד טייסת ה"מוסטנגים" אכן הציע למטה החיל לערוך סדרת תרגילי התמודדות של מטוסיו עם ה"מטאורים", שמספרם בחיל עדיין היה קטן. ההצעה נתקבלה, וכבר באפריל 1954 החלו האימונים המשולבים. משנמצאו טייסי ה"מוסטנג" בשיא אימוניהם המבצעיים נערכו טיסות מבנה של "מוסטנגים" עמוסי פצצות בלתי חמושות, כשמבנה של "מטאורים" תוקף אותם ומנסה ליירטם ולהפריע להם בביצוע משימתם. על ה"מוסטנגים" הוטל לבצע תרגילי התחמקות תוך ניצול יתרון מלאי הדלק שלהם ולהמשיך

במשימתם. ואכן, במקרים רבים הצליחו ה"מוסטנגים" להתחמק מיריביהם הסילוניים. תוך חודשיים־שלושה הפכו תרגילי האימון המשולבים הללו לחלק בלתי־נפרד כמעט מתכנית האימונים של שתי הטייסות, ומעט־מעט העמיקה שליטת טייסי ה"מוסטנג" במטוסיהם. מנגד השתפר דיוק הקליעה של טייסי ה"מטאור".

בבוקר ה־3 ביוני 1954 עלו למרומים זוג מטוסי "מוסטנג" וזוג מטוסי "מטאור" לאימון משותף. על ה"מוסטנגים" הוטלה משימה ועל שני ה"מטאורים" הוטל להפריע להם בביצועה. היה זה בוקר נאה והראות בו מצוינת, ועד מהרה נעו ארבעת המטוסים לעבר הים התיכון, כעשרים ק"מ ממערב לתל־אביב, שם עמד להיערך ה"קרב" ביניהם. תרגיל ההתקפה והחמיקה בוצע פעמים אחדות בהצלחה, אך לפתע מצא את עצמו אחד מטייסי ה"מוסטנג", אברהם יודפת, בגובה רב, נרדף על־ידי "מטאור" המבקש לצלמו על הכוונת. יודפת פתח את מלוא המצערת, צלל וניסה להימלט מרודפו, אך ה"מטאור" לא הירפה מזנבו. המרחק בין שני המטוסים קטן והלך וגלי הים קרבו אל שני המטוסים. כשהגיעו השניים לקרבת סכנה לא הצליח טייס ה"מטאור" "לשבור" וכנפו פגעה ב"מוסטנג". ל"מטאור" נגרמה שריטה קלה בלבד, אך זנב ה"מוסטנג" נקרע וגופו צלל עם טייסו אל תוך הים. זו היתה התאונה הראשונה בחיל־האוויר שמטוס סילון היה מעורב בה.◆

עוד אנשי טייסת־הקרב כואבים על חברם אברהם והנה פקד אותם עוד אסון. בשעת ערב ב־24 ביוני 1954 יצא מבנה של מטוסי "מוסטנג" לאימוני לילה. בין הממריאים היה אהוד דולינסקי, שרק חודשיים קודם לכן נחלץ בנס כשנחת נחיתת חירום בחולות בת־ים. הפעם לא עמד לו כושרו המעולה כטייס. נראה שהאופק המלאכותי של המטוס התקלקל בלי שהרגיש בכך, ותוך כדי טיסה נבלע המטוס על טייסו בקרקע באיזור שדה רמת־דוד.◆◆

◆ אברהם יודפת (יודנפרוינד) נולד ב־1924 בעיר מונסטרזינסקה שבפולין, וב־1937 נשלח יחד עם אחותו אל סבם בחיפה. ההורים ביקשו לחסל את עסקיהם בפולין קודם שיצטרפו אל ילדיהם, אך עלייתם נתאחרה וסופם שנספו בשואה. בארץ למד אברהם בבית־הספר הריאלי בחיפה ואחר־כך עבר לבית־הספר המקצועי שליד הטכניון. עם סיום לימודיו החל לעבוד כמכונאי, ואת זמנו הפנוי חילק בין טיולים בארץ לבין קלוב התעופה, שכחבר בו עבר גם קורסי דאייה. בפרוץ קרבות מלחמת השחרור התנדב אברהם ל"הגנה" והשתתף בשחרור חיפה. כשגויס לצה"ל התנדב לחיל־האוויר ונמנה עם הראשונים שעברו את אימוני הטיס שלהם בארץ. עם סיום קורס הטיס בהצטיינות הושאר להדריך בבית־הספר לטיס, ועד מהרה נמנה עם הסגל הפיקודי של בית־הספר. בהיותו טייס מצטיין נשלח בשנת 1951 לאנגליה, להשתלמות בטיסות קרב.

◆◆ אהוד דולינסקי נולד ב־1934 בתל־אביב. למד בבית־החינוך לילדי עובדים ברחובות ובגימנסיה של רחובות, אך היות שביקש להיות חקלאי עבר לבית־הספר

האימונים האינטנסיביים הכשירו את טייסת ה"מוסטנגים" לפעול בתנאים קשים ובדייקנות רבה. כדי לבחון את פעולתה בתנאי קרב הוזמנה הטייסת במחצית אוגוסט 1954 להציג לפני חניכי בית־הספר לפיקוד ומטה של צה"ל צליפה והפצצה על יעד מבוצר של חי"ר באחד משטחי האימונים בגליל התחתון. מפקד הטייסת, רס"ן יצחק (צחיק) יבנה, היקצה לתרגיל שנים־עשר מתוך עשרים ה"מוסטנגים" השמישים. בשעה היעודה המריאו המטוסים בשלושה מבנים בני ארבעה מטוסים כל אחד, כשמפקד הטייסת מוביל את מבנה החוד. לא הרחק מן היעד ישבו על גבעה נישאת חניכי פו"ם עם מפקדם, עזר וייצמן, וציפו להצגת חיל־האוויר לפני שפלוגת החי"ר תחל בכיבוש היעד. היעף הראשון מעל היעד היה תקיפתו "על יבש" מכל הכיוונים. לאחר מכן בא יעף של תקיפה באש חיה, ואחריו יעף של הטלת פצצות. התקיפה האווירית בוצעה בדיוק מירבי והיעד הפך לקלחת אש. חניכי פו"ם התרשמו עמוקות מן העוצמה והדיוק שהפגינה הטייסת, ושיתוף־הפעולה ההדוק בין החי"ר לחיל־האוויר הפך רעיון מוחשי וברור־ביצוע.

תרגילי אירובטיקה

זה מכבר חשו טייסי טייסת־הקרב שיש צורך בקבוצת טיסים, שיפגינו תרגילי אירובטיקה בהזדמנויות שונות. היו ביניהם שלושה ששאפו להתאמן באירובטיקה — עמרי אריאב, יצחק זלינגר ויהודה אגסי — אך בשל הפעילות הרבה בטייסת לא היה אפשר לפנותם לענף זה, התובע אימון רב ומדויק. משראו השלושה שהאישור לתרגילי האירובטיקה מתעכב לקחו את היוזמה לידיהם, ולאחר שסיימו את אימוניהם באוויר היו נעלמים מעיני חבריהם ומבצעים טיסה צמודה מאוד תוך נסיקה פתאומית וזקופה ותוך שמירה על מבנה צמוד, כנף אל כנף. נראה שמיפקדת הבסיס, אף כי לא עודדה אימון זה, נתנה לו הסכמה שבשתיקה.

ההזדמנות להפגין תרגילי אירובטיקה התגלגלה לידי טייסי הטייסת ב־18 באוגוסט 1954. ליום זה נועדה פגישה של בוגרי בתי־ספר תיכוניים ברמת־דוד, מתוך כוונה לעשות ביניהם נפשות לקורס הטיס. טייסי טייסת ה"מוסטנגים" ומפקדיה הציגו לפני הבאים את הבסיס ואת מטוסיו, ואחר־כך רוכזו התלמידים הנפעמים על גבעה נישאת, לצפות במפגן אווירי שאולתר למענם. במפגן אמורים היו להשתתף ארבעה מטוסים, אך כיוון שלא נמצא טייס רביעי זינקו לאוויר רק אותם שלושה "מוסטנגים", שטייסיהם התאמנו באירובטיקה במחתרת. השעה היתה שעת צהריים, ולשמחת כל הצופים היו

(המשך)

"כדורי". מגיל צעיר היה פעיל בתנועת "הנוער העובד" וחילק את זמנו הפנוי בין חבריו לתנועה ובין פעילות ספורטיבית. בספטמבר 1951 התגייס לצה"ל, התנדב לחיל־האוויר ועבר את קורס הטיס בהצלחה.

השמים בהירים לגמרי. במגדל־הפיקוח ניצב קצין התעופה של הטייסת, רס"ן מרדכי הוד, וצפה אף הוא בביצוע. מוביל המבנה היה סגן עמרי אריאב,◆ מספר שתיים — סגן יצחק זלינגר,◆◆ ומספר שלוש — יהודה אגסי.

לאחר זינוקים אחדים מגובה נמוך לרום ביצעו שלושת המטוסים "לולאה" ("לופ") מושלמת. לאחר מכן פתחו ב"גלגול חבית" (Barrel Roll). תוך כדי כך התרחק אחד המטוסים מחברו, ומשעמד על כך ניסה לתקן את נתיבו. הוא חזר והתקרב אל בן־זוגו, אך כנפו פגעה במטוס הסמוך, ומפאת הגובה הנמוך שבו נמצאו המטוסים המתנגשים לא היה אפשר לצנוח. השניים צללו במהירות מסחררת אל תוך האדמה. התלמידים הנדהמים לא קלטו את המתרחש לנגד עיניהם. מפקד הטייסת, סרן יצחק (צחיק) יבנה, הסביר להם שקרתה תאונה ותאונות עשויות לקרות בחיל, שהמהירות, העוצמה והאדם מתחרים בו זה בזה. לבסוף שאל: "ועתה, מי מכם רוצה להתנדב לחיל הזה?" עשרות ידיים הורמו בתגובה.

ניווטים רחוקים במטוסי "מוסטנג"

בימים אלה של קיץ 1954 נולד רעיון הניווט הרחוק בטייסת ה"מוסטנגים". הטייסת הדביקה ברעיון את מפקד הבסיס הנמרץ, עזר וייצמן, וזה פנה למטה החיל, לאשר את ביצועו. המטה היסס לאשר את התרחקות המטוסים מגבולות הארץ, והיסוסיו לא היו חסרי הצדקה: למרות הקרבנות הרבים שסבלה הטייסת באימוניה, בעיקר בתאונות ששורשן בטעויות אנוש, נטו הטייסים להתעלם ממיגבלות מטוסיהם והירבו לסכן אותם ואת עצמם. נקל אפוא להבין את הסתייגותו של מטה החיל מתביעתו של וייצמן להרחיק בניווט אל מעֵבר לים. ואולם לבסוף לא עמד המטה בלחץ הטייסת — והסכים.

◆ עמרי אריאב נולד ב־1927 בקיבוץ עין־חרוד ולמד בבית־הספר המשותף לעין־חרוד ותל־יוסף. מגיל צעיר עסק בספורט, היה חבר נבחרת הכדורסל של "הפועל", הצטיין באתלטיקה קלה וזכה בגביעים ובמדליות. בהיותו בן 17 התנדב לבריגדה ונשלח לאירופה. עם פרוץ מלחמת השחרור התנדב לקורס הטיס הראשון בארץ והיה לטייס קרב. בעקבות הפילוג בתנועה הקיבוצית ובקיבוצו עבר עם רעייתו לקבוץ כברי, שם נולד בנם. לאחר שחרורו מהצבא עבד כטייס ריסוס ב"כימאוויר", אך כעבור שנתיים שב לשירות קבע בחיל־האוויר.

◆◆ יצחק זלינגר נולד בתל־אביב ב־1932 ולמד בבית־הספר "גאולה". בגיל 16 הצטרף ל"הגנה" והוטלו עליו שליחויות אחראיות ומסוכנות מטעמה. יצחק זלינגר היה ספורטאי בנפשו ושחקן כדורסל מעולה. כשהתגייס לצה"ל ביולי 1950 התנדב לקורס טיס, אך בשל פגם בעינו לא נתקבל אליו. לאחר שנותחה העין שב וביקש להתקבל לקורס טיס, והפעם התקבל. לאחר שסיים את הקורס בהצלחה צורף לסגל מדריכי בית־הספר לטיס והיה אחד מטובי מדריכיו.

למען שוות לאימון אופי מבצעי מובהק נטל מפקד הבסיס לעצמו את טיסת הבכורה לקפריסין. לטיסת ניווט זו יצא מבנה בן ארבעה מטוסים, ששלושה מטייסיהם היו ותיקים והרביעי טייס צעיר בטייסת אך בולט בכושר הטיסה שלו. לאחר מכן רבו ותכפו טיסות הניווט לקפריסין, כשבכל טיסה משתלבים טייסים חדשים. משך הטיסה הניכר, כשלוש שעות, ועזיבת היבשה בכיוון הים, למרחב, העניקו לכולם ביטחון עצמי ואיפשרו להם להכיר טוב יותר את המטוס.

אף על פי כן הוסיפו הפריסות להיות המרכיב החשוב והיסודי באימונים, ובאמצעותן היה אפשר לבחון את הכושר ואת דיוק הביצוע של הטייסים והמטוסים כאחד. ב־19 בספטמבר 1954 פרסה הטייסת מרמת־דוד למגידו, ומשם לשדה סירקין. בפריסה זו השתתפו 19 מטוסים — כל המטוסים השמישים של הטייסת. היה זה אימון קשה: הטייסים לא ישנו יותר מארבע שעות ביממה וכל אחד מהם ביצע שלוש גיחות מבצעיות ליום. בין השאר נכללה בתכנית האימונים תקיפת שדות־תעופה, והשדה שהותקף חזור והתקף היה שדה חצור. שיטת התקיפה היתה במבנים של ארבעה מטוסים התוקפים מכל הכיוונים בצורת שושנה. כמו כן הותקפו משלטים מאולתרים בשדות אימונים. תקיפות אלה נעשו בכל כלי־הנשק של ה"מוסטנג": צליפות במכונות־הירייה, ריקוט והפצצות, כולל הפצצות נפלם. הביצועים לא היו קלים, שהרי ה"מוסטנג" הוא מטוס מסורבל וקשה להטסה ואינו מוחל על שגיאות ועל התרשלויות. אחת ממגרעותיו היא הצורך להסיט את הגה הכיוון חמש מעלות ימינה בהמראה וחמש מעלות שמאלה בנחיתה. במטוסים הקודמים שלמדו טייסי־הקרב להטיס נעדרה מיגבלה זו, ועל כן היו שלא הקפידו על ביצוע ההסטה והדבר גרם לא פעם לתאונות. גם מדריכי הטיסה לא הקפידו די הצורך להדגיש את חשיבות העניין, והיות שב"מוסטנג" החד־מושבי התאמן הטייס בלא מדריך על־ידו, הרי שבנקל התעלמו הטייסים מהוראות היצרן בעניין זה, ולא מחמת שכחה בלבד.

על אף מאמציהם הכנים של צוותי התחזוקה לתחזק כראוי את ה"מוסטנג" המסורבל נתגלו ליקויים רבים תוך כדי ביצוע האימונים באוויר. בוקר בהיר אחד, בהיותו במרומים, התעוררה בטייס אמנון הלבני הרגשת מחנק. הוא ניסה לבצע עוד כמה תרגילים, אך נאלץ להפסיק באמצע. הוא כיוון את מטוסו לבסיס, נחת ואץ למרפאה. למטה המתין למטוס אדם צבעוני, שהיה אמור להמריא ולהתאמן אחרי הלבני, וכך היה. רק נחת זה וכבר המריא חברו באותו המטוס. עד מהרה טיפס צבעוני לרום 15,000 רגל והחל בביצוע התרגילים לאורך חוף ימה של קיסריה. כבר בתרגיל השני חש צבעוני בקור מוזר, ובעודו תוהה על התופעה פרץ לתא זרם אוויר אדיר והדביקו לכיסאו. עד מהרה חש הטייס בריח חריף של עשן, התא התמלא אדים וחום אימים הגיע מכיוון המנוע. הראות בתא ירדה לאפס. צבעוני עוד הספיק לכוון את

חרטומו של המטוס אל הים, ובתנועה מיידית, סיפר הטייס, "משכתי בידית החירום האדומה לשחרר את כיפת התא תוך הורדת ראש מקסימלית. עתה נוספה גם הרוח שנשבה בכל עוז, אך עדיין הרגשתי את החום הלוהט שפרץ מתוך המנוע."[2]

הכול התרחש כה מהר שהטייס לא הספיק לנתק את האוזניות ואת חיבורי החמצן, ואף לא להודיע על התקלה ברדיו. הוא פתח בזריזות את סגר חגורות־הביטחון שעל הכיסא, כפי שלימדוהו בקורס המבצעי, והפקיר את חצי גופו העליון לחסדי הרוחות העזות. המטוס הבוער פנה בזווית חדה לעבר הים וצבעוני נותר תלוי במצנחו בגובה 15,000 רגל. הקור העז כמו חסם בעדו את הירידה אל הים שמתחתיו. צבעוני החל לוחם במצנחו ומכוונו לעֵבר רצועת החוף המזהיבה. משהגיע לגובה כ־5,000 רגל ראה שני מטוסים מתאמנים בירי אווירי מתחתיו ואינם מבחינים בו כלל. בעודו צופה בסכנה שלפניו הפסיקו לפתע המטוסים את הירי, נפנפו לו בכנפיהם ונעלמו. צבעוני, שהיה כה עסוק בנטישת מטוסו, שכח שהיה לו מספר שתיים לטיסה. הלה עקב מהצד אחרי מאבקו להיפלט מהמטוס הבוער, ותוך כדי כך הודיע לשני המטוסים בערוץ החירום על המטוס הבוער וציווה עליהם לחדול לירות ולהסתלק מהאיזור, כדי לא לפגוע בטייס הצונח. הצניחה מגובה כה רב נמשכה 12 דקות תמימות, ומספר שתיים הוסיף ללוות את חברו עד שראהו נוגע בחוף הים. בן־הזוג חשש שצבעוני נפצע. הוא הבחין בטנדר העושה דרכו בקרבת מקום הצניחה, טס מעליו וסימן לו בכנפיו לעֵבר המצנח. בדרך כלשהי הבין הנהג את הסימן ואץ לאסוף את הטייס.

תקלות חמורות כאלה ואחרות, פחות חמורות מהן, היו חיזיון נפרץ בטייסת ה"מוסטנגים" באותה תקופה.

בראשית 1955 פתחה הטייסת בסדרת "תרגילי חנוכיה", במטרה לאמן את הטייסים בתקיפת לילה בעזרת נורים. על ראשית ביצוע התרגילים סיפר יונתן אטקס: "יצאנו בלילה, אריה צאלון ואני, לתקוף לאור נורים. צאלון היה צריך להשליך את הנור ואני לתקוף את המטרה לאורו. זו הפעם הראשונה שהטייסת התאמנה באימון זה. לא הרחק מהיעד עמדו קציני מטה שצפו בתרגיל. זה היה בעבורנו משהו חדש והתוצאות היו גרועות למדי..."[3]

ב־1 במרס 1955 בוצעה "פעולת עזה", פעולת גמול על סדרת התנכלויות מצד תושבי מחנות הפליטים ברצועת עזה בחיפויו של הצבא המצרי, שגרמו להרג אזרחים וחיילים ולפצועים רבים. לאחר פעולה זו נראה היה שהאיזור מתקרב בפסיעות גדולות לקראת מלחמה, וטייסת־הקרב, כשאר טייסות החיל, קיבלה "אור ירוק" להגביר את אימוניה. בה בעת הגבירה טייסת־הקרב גם את כוננותה, ולא היתה בכך משום הגזמה כשדיווחו כתבים זרים בעזה ב־5 במרס, שתותחים מצריים ירו על שני מטוסי־קרב ישראליים שלא חדלו לסייר בשמי הרצועה במשך שעות אחדות.

במחצית 1955 יצא מפקד טייסת־הקרב, רס"ן יצחק (צחיק) יבנה, לטיול משפחתי בחו"ל וסרן אדם צבעוני התמנה לממלא־מקומו הזמני. מתוך מודעות למצב הבטחוני המחמיר הוציא צבעוני את הטייסת לפריסה במגידו. שם חיו הטייסים באוהלים ובתנאי קרב ומשם הוזנקו מטוסי ה"מוסטנג" למשימות שונות, החל בליווי אוניות לחופי הארץ וכלה בטיסות ניווט ארוכות־טווח ובאימונים של תקיפת שדות־תעופה. בסוף אותה שנה כבר אין מוציאים מכלל אפשרות, שבעתיד הקרוב יהיה הכרח במלחמת מנע, ומטה החיל ניגש לתכנון יעדיו ולהקצאת משימות לטייסות שיטלו חלק פעיל במלחמה אפשרית זו.

באותה תקופה הודממה סופית טייסת המילואים של ה"ספיטפיירים", ללא כל טקס וללא מטס ההצדעה שהיתה ראויה לו. כל מטוסיה הועברו לטייסת האחזקה בלוד, כדי לשפצם שיפוץ יסודי לקראת העברתם למדינות שירבו במחירם. עם המטוסים הועברו לטייסת האחזקה כמה מטובי טייסיה של טייסת ה"ספיטפייר" למען ישמשו טייסי ניסוי. אחד מהם היה הטייס סרן אריה אוסטרוב. ב־22 באוגוסט 1955 המריא אוסטרוב במטוס "ספיטפייר" משופץ לטיסת ניסוי בשמי לוד. תוך כדי טיסה אירעה תקלה במנועו ושמן החל ניתז בעוצמה רבה על השמשה הקדמית של חופת התא. עד מהרה ירדה הראות במטוס לאפס. לפני הטייס עמדה אפשרות אחת בלבד: לנטוש את מטוסו, כפי שציווהו מגדל־הפיקוח. אלא שאריה ידע שמתחתיו איזור מיושב בצפיפות, ונטישת המטוס עלולה לסכן את התושבים. על כן המשיך להטיס את מטוסו עד שהתרסק איתו. אריה אוסטרוב היה הקרבן האחרון של טייסת ה"ספיטפייר" לפני שדממה כליל.◆

מבצע "טמפו" וביטולו

באוקטובר 1955 נכנסה טייסת־הקרב לכוננות עליונה והוטל עליה להתכונן למבצע "טמפו" — תקיפה רבתי של שדות־התעופה של מצרים. ההכנות למבצע נעשו במסירות ובדבקות, ועד מהרה עמדו לרשותו 32 "מוסטנגים"

◆ אריה אוסטרוב, נצר למשפחות רבנים מצד האם ומצד האב, נולד ב־1927 בעיר הול שבאנגליה. בשנת 1937 עלה ארצה, וכבר אז התעניין בתעופה והירבה לקרוא ספרות בנושא. תוך כדי לימודיו בבית־הספר התיכון "השכלה" נרשם כחבר פעיל בקלוב התעופה ומדי פעם היה חומק באמתלות שונות למחנות הדאייה שבכפר־ילדים ליד עפולה. בגיל 17 התקבל ללימודי מכונאות מטוסים בחברת "אווירון", ולאחר ארבע שנים הוסמך כמכונאי מטוסים. בטרם הסתיימה מלחמת השחרור התנדב לקורס טיס וסיים אותו בדצמבר 1950. אף על פי שהקפיד במצוות היה מן הראשונים שזינקו למטוס בהישמע פקודת ההמראה בשעת מצב הכן — גם בשבתות ובחגים.

שמישים, בתוכם 16 שהגיעו מארצות־הברית כחודש ימים קודם לכן, ארוזים בארגזים, והרכבתם נעשתה בחיפזון רב. עם זאת, מחסור בפצצות הביא לידי כך ש־24 מטוסים בלבד היו חמושים חימוש מלא. כיוון ש"מוסטנג" אחד יכול לשאת אלף ק"ג פצצות תחת כנפיו, עמדו לרשות הגיחה המבצעית במסגרת מבצע "טמפו" כ־24 טון פצצות, ובמושגי הימים ההם היתה זו עוצמה אדירה. כשהתקרבה שעת ה"שי"ן" גויסו טייסי מילואים להשלמת איושם של המטוסים השמישים, וכשישבו כולם דרוכים בחדר התדריכים של הטייסת, חולקו לתדהמתם "תיקי מטרה" מפורטים על המטרות שיתקפו. פירוט המטרות היה כה רב שצוינו בהם מגורי הקצינים, צריפי החיילים השומרים על השדות, ואפילו חדרי השירותים של הבסיסים שיותקפו.

עם הופעת טייסי המילואים בבסיס הוחל באימוני טיסה במבנים מכונסים, כל מבנה בן ארבעה מטוסים, ודגש עיקרי הושם על אימון בתקיפת שדות־תעופה — המשימה העיקרית של הטייסת במבצע. את התדריך וההסבר למבצע נתן לטייסים מפקד החיל עצמו, האלוף דן טולקובסקי, שבא לבסיס לצורך זה. מבצע "טמפו" אמור היה להיות מבצע משולב של כל טייסות החיל. מייד אחרי המכה שינחיתו המטוסים אמורים היו שאר חילות צה"ל לפתוח בביצוע משימותיהם. הסיוע והאמנעה שתגיש הטייסת לחילות בהמשך המבצע לא הוגדרו בשלב זה.

המתיחות בבסיס רמת־דוד רבתה כשהוצבו ה"מוסטנגים" על המסלולים, חמושים ומוכנים להמראה, ועל הטייסים נאסר להתרחק מהם אפילו מרחק דקת הליכה. ואולם כשעמדו הכול צמודים למקלטי הרדיו, לשמוע על ההתפתחויות הבטחוניות, הגיעה לפתע הוראה לבטל את הכוננות. התפוגגות המתח והאכזבה עלולות היו להשפיע לרעה הן על המשמעת והן על הדריכות בטייסת, ולכן פנה מפקד הטייסת למטה החיל וביקש רשות "לפרוק את המתח" במסגרת תרגיל שבו יוטלו הפצצות ותרוקן התחמושת על מטרת־דמה כלשהי. המטה נתן את האישור וכיעד לתרגיל "טמפו" נבחרו שתי שוניות סמוכות זו לזו מול חוף ראש הנקרה. הכוונה היתה לערוך שלושה יעפים מעל לשוניות, לשחרר ביעף הראשון פצצה אחת בת 500 ק"ג, ביעף השני — את הפצצה השנייה, וביעפים השלישי והרביעי לצלוף במכונות־הירייה.

היה זה יום בהיר בחודש נובמבר והשוניות בלטו מעל לפני המים התכולים־ירקרקים. הטייסת דמתה לקפיץ נצור המצפה לשחרור — ומשהשתחרר החריד את האיזור כולו. קליעי אש והדי פצצות מתרסקות כמעט הטביעו את השוניות. רק אז חשו הטייסים בצורה מוחשית את העוצמה הטמונה בכנפיהם. יתר על כן, תרגיל "טמפו" העניק להם מימד שחסרו עד כה: השתלבותו של המטוס הבודד בתוך להק בתוך מבנה של עוצמה. בתחקיר שנערך לאחר סיום התרגיל התברר שהטיסה לאחר הטלת

הפצצה הראשונה היתה קשה ביותר. עד אז לא היה לטייסים כל ניסיון בנשיאת פצצה אחת בת חצי טונה מתחת למטוסיהם ורבים מהם התקשו בייצוב המטוס.

ימים אפורים של אימונים

כך חלפו הימים, ושוב באו על הטייסת ימים אפורים של אימונים. באחד מלילות הסגריר של דצמבר העיר מפקד הבסיס, עזר וייצמן, שניים מאנשי הטייסת, הטייסים מרדכי לבון ואריה צאלון, להתחקות אחרי מטוס "דקוטה" בלתי־מזוהה שחצה את הגבול באיזור אילת. לבון, מספר אחד, וצאלון, מספר שתיים, המריאו בחשכה ובגשם־זלעפות. כשהגיעו לאיזור תל־אביב הורע מזג־האויר עוד יותר. השניים טיפסו למרומים, ובטיסת מכשירים בתוך העננים המשיכו עד איזור אילת. שם חזרו ויצאו מתוך העננים וארבו למטוס עד שכלה הדלק במיכליהם. אז נחתו באילת, הצטיידו בדלק והתכוננו להמריא שוב, לחזור ולארוב ל"אורח". לבון התניע, המריא ותפס עמדת תצפית, אך כל מאמציו של צאלון להתניע את מטוסו עלו בתוהו. מצברו התרוקן. המכונאים פשטו על כל המחסנים, אך לא נמצא מצבר במתח הדרוש — 24 וולט. תוך כדי כך הבחין לבון ב"דקוטה" יוצאת מסיני וחוצה את מפרץ אילת מחוץ לגבולות המדינה. נראה שטייס ה"דקוטה" הבחין במטוס־הקרב האורב לו, הבין את הרמז והמשיך "לתומו" לירדן. ללבון לא נותר אלא לכוון חרטומו בחזרה לבסיס.

אותה עת עמד צאלון חסר־אונים ליד מטוסו הדומם. מבסיסו הודיעוהו שתוך דקות תישלח "דקוטה" להטיס לו מצבר טעון. צאלון ידע שה"דקוטה" לא תגיע לאילת אלא לאחר כארבע שעות. ציפייה ארוכה כל־כך לאחר לילי־שימורים לא קסמה לו ועל כן המשיך בנסיונות ההתנעה. סביבו עמדה קבוצת חיילים שהתבוננו בטייס העקשן. לפתע פרש אחד החיילים מהקבוצה, וכעבור דקות אחדות חזר בחיוך על פניו. בידיו היו שני מצברים בני 12 וולט שהסיר משני כלי־רכב. הוא חיברם זה לזה בחוט חשמל וקרא לטייס "התנע!" הלה לחץ על הכפתור — והמנוע הותנע. הטייס נבוך, שכן "מוסטנגים" רבים כבר נשארו תקועים במינחתים בשעת אימונים לאחר שהתרוקנו מצבריהם, ואיש מהטייסים לא העלה על דעתו את התחבולה הפשוטה שהגה אותו חייל. כשהיה צאלון בשמי תל־אביב הבחין ב"דקוטה" המתנהלת לאיטה דרומה ובכרסה מצבר בן 24 וולט...

★

בראשית 1956 כבר היה ברור שלא יהיה מנוס ממלחמה עם שכנינו, ובעיקר עם מצרים, שכוחה האווירי היה גדול לאין שיעור מכוחנו שלנו. לטייסי־הקרב הובהר חזור והבהר, שעליהם יוטל עול ההתקפה, ומשימה שאינה פחותה בחשיבותה ממנה — ההגנה על כוחות החי"ר שיופעלו מעֵבר

לגבול. לפיכך הושם באימונים דגש על שיתוף־הפעולה עם החי"ר, וכן על סיורי־לילה ותקיפה לאור נורים, ונעשו פעולות לשיפור נוהלי הקשר עם חיל־הים. כן נבדקה ערנותה של מערכת הבקרה.

במחצית הראשונה של 1956, משהחלו להגיע מטוסי ה"מיסטר 4", הפכו הם לטייסת־הקרב של החיל, ואילו ה"מוסטנגים" הועברו לטייסת 116. עם זאת, הם עדיין נחשבו למטוסי הקו הראשון, ועל יצחק (צחיק) יבנה הוטל להכין את הטייסת לקראת המלחמה הצפויה. סמוך לאותה עת נעשו גם חילופי מפקדים בבסיסים: במקום אל"מ עזר וייצמן קיבל את הפיקוד על רמת־דוד אל"מ גדעון אלרום.

ובינתיים המשיכה טייסת ה"מוסטנגים" לשלם מחיר יקר בחיי טייסים. ב־13 ביוני הוטל על סגן צבי נבון להטיס "מוסטנג" משדה עקרון לרמת־דוד. היה זה יום קיץ רגיל. ההמראה בוצעה כתקנה והטיסה היתה שיגרתית ומהנה. גם משהחל נבון בהנחתת ה"מוסטנג" ברמת־דוד נראה היה שהכל מתנהל כשורה, אך משנגעו גלגליו במסלול החל המטוס נוטה בצורה מסוכנת שמאלה. צבי לחם בהגה, להחזיר את המטוס הסורר למסלולו, אך זה לא נענה לו וסחף אותו לתעלה שבצד המסלול. המטוס התהפך, וכשהופיעו צוותי־ההצלה בפתח המטוס ההפוך היה צביקה נבון מוטל בתאו ללא רוח חיים, עדיין לופת את ההגה כמנסה להחזיר את המטוס למסלולו.◆

פעולת התגמול בקלקיליה

בקיץ 1956, עם הרעת המצב הבטחוני, שותפו מטוסי טייסת־הקרב בהכנות לפעולות התגמול, הן בטיסות מודיעיניות מקדימות מעל לאזורים שנועדו לפעולה והן בשעת הביצוע עצמו, כדי לקיים קשר עם הכוחות הפועלים ולגונן עליהם בשעת הצורך. כן חגו מעל איזור הפעולה, לחפות על המטוסים שעסקו בצילום לאחר פעולת התגמול. עם זאת, לעיתים קרובות לא שותף מטה חיל־האוויר באורח פעיל בפעולות התגמול, וזאת בגלל החשש להסתבכויות מדיניות אם יוכנסו המטוסים לפעולה.

בפשיטת התגמול בקלקיליה, שנערכה ב־10 באוקטובר 1956 בתגובה לרצח שני פועלים ליד תל מונד והתעללות בגופותיהם, חדרו יחידות צנחנים, נח"ל מוצנח ושריון של צה"ל לשטח ירדן, לפוצץ את משטרת קלקיליה, בניין "טיגרט" שישבו בו כמאה לוחמים, אנשי המשמר הלאומי ולגיונרים. בתכנית־הפעולה שמסר למטכ"ל המח"ט, אריק שרון, נכללו הריסת משטרת

◆ צבי נבון נולד בתל־אביב ב־1935 אך גדל במושב עין ורד וסיים את לימודיו בבית־הספר התיכון בתל־מונד. משם עבר לבית־הספר הטכני של חיל־האוויר וסיימו בהצלחה. ב־1952 התגייס לצה"ל והתנדב לקורס טיס. עם סיום הקורס הושאר בבית־הספר לטיס והתגלה כמדריך מוכשר ומסור.

קלקיליה, וכן השתלטות על שני ריכוזי־כוח נוספים בסמוך לה — משלט חירבת סופין וחירבת בית־עזון — מתוך חשש שאם לא ייעשה כן עלולים הכוחות היושבים בהם לסכל את ביצוע המשימה. הממשלה לא קיבלה את תכניתו של שרון ותבעה את צמצום היעדים למשטרת קלקיליה בלבד. אפילו הכניסה לעיר קלקיליה נאסרה. לעומת זאת ניתן אישור להציב חסימות בין משטרת עזון לקלקיליה ולחסום את הגישה מן העיר למשטרת קלקיליה.

כיוון שהיתה זו הגדולה והמסובכת בפעולות התגמול שנעשו עד אז, הוחלט לפתוח בפעולת קלקיליה בשעות הערב המוקדמות. ואכן, בשעה 21:50 כבר נמצא הכוח הפורץ כ־200 מ' מגדרות המשטרה. ואולם השוטרים הירדניים, שהיו בציפייה דרוכה בשל הזעם הרב שעוררו בישראל מעשי הרצח האחרונים, גילו את הכוח ופתחו עליו באש. בתגובה הפגיז צה"ל את המשטרה מתותחים בני 25 ליטראות. לאחר ש־15 פגזים פגעו בבניין סבר מפקד הכוח הפורץ שדי בכך לריכוך את מגיני המשטרה ותבע להפסיק את ההפגזה. בדיעבד התברר שהיה זה שיקול מוטעה. כשהחלה הפריצה נתקלו הכוחות הפורצים בהתנגדות עזה וספגו נפגעים.

באותה עת יצאו מחירבת עזון שתי פלוגות של הלגיון הירדני ב־15 משאיות כשפניהן לעזרת המשטרה המותקפת. כוח החסימה שלנו הצליח לפגוע בארבע המשאיות הראשונות. האחרות סבו לאחור והחיילים קפצו מן המשאיות והתארגנו בחופזה להתקפה על גבעת החסימה. הכוח החוסם נסוג לגבעה סמוכה, אך הכוח הירדני הוסיף ותקף, ואף חסם את דרך הנסיגה של החוסמים בחזרה לגבול ישראל. הקרב שהתלקח היה עז, וטור זחל"מים שנשלח לחלץ את הכוח המכותר נכנס לעיירה קלקיליה והסתבך בסימטאותיה. לכל העושים במלאכת החילוץ היה ברור שהפעולה הסתבכה, ואם לא ייעשה מאמץ מיידי יעלה מספר הקרבנות לאין שיעור. הוחלט אפוא לבקש עזרה מוגבלת של חיל־האוויר. נראה שהרמטכ"ל, משה דיין, פנה למטה החיל על דעת עצמו, במידה מסוימת אף בניגוד לדעתם של מפקדי הכוח שפעלו בשטח.

בחצות הלילה נשאל מפקד מחלקת המבצעים של חיל־האוויר, רס"ן משה פלד, אם החיל מסוגל לסייע במשהו באיזור קלקיליה. פלד שאל את דיין לאיזו עזרה הוא מתכוון, ודיין השיב: "העיקר שהמטוסים יעשו רעש גדול ויגרמו לבהלה בקרב הירדנים עד שנחלץ את כוחותינו." חיל־האוויר לא היה ערוך כלל לאפשרות של פעולה, אף כי במוצב הפיקוד, ליד אריק שרון, נמצא הטייס בן־חיים ("בלקי") ועם כוחות הקרקע היה הטייס יונתן אטקס כקצין סיוע־אוויר. פלד טילפן למפקד בסיס רמת־דוד, סא"ל גדעון אלרום, וזה מיהר אל טייסת־הקרב של ה"מוסטנגים", העיר את הטייסים אריה צאלון ומרדכי לבון והזעיקם לחדר המבצעים. כעבור זמן קצר נתקבלה קריאה נוספת ממשה פלד, שהודיע שמשה דיין תובע עריכת יעפים בשני מטוסי

"מוסטנג" לא חמושים מעל איזור הפעולה. כן הודיע לטייסים, שלצורך זה הוזעקו גם שני מטוסי "הרוורד" שכבר יצאו לאיזור.

בעוד טייסי ה"מוסטנג" עסוקים באיתור השטח המדויק על המפה ומשה פלד שוב על הקו: "על המטוסים לצאת חמושים." המכונאים אצו אפוא לחמש את המטוסים: שתי פצצות בנות רבע טון כל אחת, שש רקטות וחימוש פנימי לשש מכונות־היירייה שבכל מטוס. תוך כדי כך הכתיב פלד בטלפון את נקודת־הציון המשוערת של הפעולה, כעשרה ק"מ מזרחית לקלקיליה, אך לא ציין מה הן המטרות שיש לפעול נגדן. הטייסים המריאו, וכדי שהאחד לא יפריע לשני סיכמו ביניהם שצאלון יחפה בשמי הרצליה עד שלבון יסיים את פעולתו ויפנה לו את המטרה. ואולם כשהגיע לבון לשמי קלקיליה, שנראתה בבירור לאור הלהבה האדירה שעלתה מהמשטרה לאחר הפיצוץ, הודיע לו יונתן אטקס, שנמצא עם הכוחות הלוחמים, שהקצונה הבכירה עודנה שרויה בוויכוח עם דיין אם להכניס את המטוסים למערכה או להימנע מכך. לבנון המשיך לחוג מעל לאיזור ולפתע החל מנועו "לגמגם". הוא קרא אל אטקס: "החליטו יותר מהר! אינני יכול עוד להישאר בשטח," אך התשובה מלמטה היתה: "חכה עוד קצת!" כשחזרה שיחה זו פעמיים ומצב המנוע הלך והורע, היפנה לבון את מטוסו לבסיסו ונחת בו ללא תקלה. בינתיים החל צאלון לחוג בשמי איזור הפעולה וחיכה להוראות. לאחר כרבע שעה של המתנה קיבל הוראה: "היכנס והפצץ!" אך לא נאמר לו היכן להפציץ. "יצאתי מזרחה כעשרה ק"מ מהמשטרה הבוערת," סיפר. "בגלל העלטה ששררה סביבי לא ראיתי דבר, ולא היה כל ציון שאוכל להיאחז בו. לפתע הבחנתי מזרחית, מתחתי, בהבזק אור אחד ועוד אחד. חששתי לפגוע בכוחותינו, אך הבזקים אלה נראו לי רחוקים מהם. לא ציפיתי עוד לנתוני מטרה כלשהי, צללתי על איזור שני ההבזקים והורדתי עליו את שתי הפצצות. ביעפים השני והשלישי ריקטתי את המקום. לפתע שמעתי את אטקס קורא אלי: 'אנחנו שומעים את הפצצות והריקוט. החבר'ה כאן אומרים לך תודה...'"

לאחר שפינה צאלון את המטרה הגיעו לאיזור שני מטוסי ה"הרוורד", לערוך "יעפים יבשים", אך משלא הבחינו במטרה כלשהי מתחת ערכו כמה יעפי רעש "על עיוור" ושבו כלעומת שבאו. נעשה גם ניסיון לשתף שני מטוסים מטייסת האימונים המבצעיים שנמצאה בעקרון, אך גם להם לא הוגדר איזור המטרה ואף הם שבו חמושים לבסיסם כפי שהמריאו ממנו. בעוד הדי הפצצתו וריקוטו של אריה צאלון נשמעים באיזור נמשכו נסיונות החילוץ על הקרקע, אך עוד קרבנות רבים נפלו עד שחזר הכוח לבסיסו. בסך־הכול עלתה לנו פעולת התגמול בקלקיליה ב־18 הרוגים ו־68 פצועים.

בסיכום הגדולה בפשיטות התגמול ובהערכת תוצאותיה נלמד ששיטת פעולות התגמול המקומיות והמוגבלות אינה יעילה עוד, כיוון שהאויב למד את עקרונותיה ומכין את עצמו לקראתה. לוּ שותף חיל־האויר בתכנון

הפעולה ייתכן שיכול היה לסייע, ואולי אף להקל על כוחותינו בשעת הלחץ, שהרי — כפי שהוברר בסיכום מודיעיני לאחר ביצוע הפעולה — ה"מוסטנג" הבודד שצלל על "איזור שני ההבזקים" שיתק למעשה את סוללת תותחי הלגיון, שאיימו איום ממשי על לוחמינו.

★

בראשית 1956 התמנה רס"ן יצחק (צחיק) יבנה לפקד על בית־הספר לטיס בתל־נוף. באותה עת הופיעו בחיל ראשוני מטוסי הסילון, ובדרך־כלל נשלחו להדרכה אותם טייסים שנכשלו בטיסה הסילונית. הדבר פגע, כמובן, ברמת ההדרכה בבית־הספר לטיס. צחיק ערער על גישה זו לפני המטה ודרש את טובי הטייסים להדרכה; ומשנענה שמספר טייסי הקרב המועט אינו מאפשר להציבם להדרכה, הציע להנהיג "מצבת חירום": לשבץ את מדריכי בית־הספר לטיס בטייסות־קרב ולהמשיך לאמנם שם בימי שישי, שבהם לא התקיימו אימוני טיסה בבית־הספר לטיס. התכנית נתקבלה על דעת מטה החיל ובהמשך לה הציע צחיק לראש מחלקת האוויר של החיל, אל"מ עזר וייצמן, להעביר לעקרון שנים־עשר מטוסי "מוסטנג" מהטייסת שעמדה להתחסל ממילא, כדי שמדריכי הטיס המשמשים גם טייסי־קרב יתאמנו בהם בבסיס הסמוך לבית־הספר. אף הצעה זו נתקבלה במטה החיל. שנים־עשר מטוסים אלה הפכו במרוצת הזמן בסיס לטייסת חירום.

במחצית 1956 הוחלט על חיסול טייסת־הקרב "מוסטנג", אך סוכם שלא לחסלה כליל אלא להשאירה כטייסת החירום בבית־הספר לטיס, שהיתה גם טייסת מילואים, וכן להמשיך את קיומה של טייסת "מוסטנג" לאימונים מבצעיים ברמת־דוד. שאר מטוסי ה"מוסטנג" הועברו לאחסנה חיה ב"בדק מטוסים" בלוד.

המבצע העלום

בשלהי אוגוסט 1956 נקרא הטייס חסון אמיתי למטה, שם הוטל עליו להשתתף בניסוי סודי. טיב הניסוי הוסתר גם ממפקד הטייסת, אף כי זה קיבל הוראה לשחרר את הטייס כל אימת שיצטרך לבצעו. מה שהוטל עליו היה לנסות מיתקן מיוחד לקריעת חוטי טלפון שיורכב על זנבו של "מוסטנג".

כשעמד אמיתי מול מפקדיו כבר היו ההכנות לביצוע הניסוי בעיצומן. המדור לאמצעי לחימה, שעסק בהכנת המיתקן, הוציא פקודה סודית ביותר למחלקת ההנדסה ולמטה חיל־האוויר:

הנידון: מתקן לקריעת קווי טלפון עיליים על־ידי מטוסים

1. לשם ביצוע הניסויים דרושים לנו הדברים הבאים:

א. מטוס "מוסטנג" שמיש בעל מתקן לגרירת מטרות, שיעמוד לרשותנו לצורך ביצוע הניסויים.

ב. יש להקים 4 עמודי טלפון מעל הואדי. על כל עמוד יש להתקין 4 זרועות עץ. על כל זרוע יש למתוח 4 חוטי טלפון מנחושת במשקל 200 פאונדס למיל אורך.
על ראשי העמודים יש למתוח חוט טלפון יחיד מנחושת במשקל 100 פאונדס למיל אורך. כל גדר מקבילה לקו העמודים תהיה מרוחקת לפחות 500 מטר מהקו. כל גדר ניצבת לקו העמודים תהיה מרוחקת לפחות 100 מטר מקו העמודים. קווי טלפון או חשמל מקבילים לקו העמודים יהיו מרוחקים לפחות 1500 מטר. קווי טלפון או חשמל ניצבים לקו העמודים יהיו מרוחקים לפחות 250 מטר.

ג. בזמן ביצוע הניסויים, יצטרך לעמוד לרשותנו צוות עובדים שיוכל להתקין מחדש חוטי טלפון שייקרעו. במידה וקיים קו טלפון שאינו בשימוש, העונה על הדרישות המתוארות לעיל, נוכל להשתמש בו.

על מטה החיל הוטל לאתר את המקום המתאים לניסוי, וזה הצביע על שדה ליד בסיס בית דרס, לא הרחק מבאר־טוביה, שם נמצא שדה־תעופה בריטי נטוש. משאותר המקום העמידה יחידת בינוי של חיל־האוויר את עמודי הטלפון, וימים אחדים לאחר מכן הוחל בניסויים. הניסוי הראשון היה גרירת כבל באורך כ־50 מטר שמשקולות עופרת נקבעו בו במרחקים קצובים. המיתקן נגרר בידי מכונית שנסעה במהירות 100 קמ״ש על־פני מסלול התעופה הנטוש. ״גרירת משקולות״ זו, שנועדה לבחון את חוזקו של המיתקן, נעשתה פעמיים, ולאחר שהוברר שהכבל עומד בגרירה מהירה על מסלול הוגשה בקשה למחלקת־האוויר בחיל לאשר את ניסוי המיתקן על־ידי מטוס. מחלקת־האוויר אישרה את הניסוי והאחריות לביצועו הוטלה על מחלקת המבצעים של החיל. וכך אמרה פקודת המבצע לניסוי:

הנידון: מיתקן נגרר לקריעת קווי טלפון עיליים ממטוס
יש לנסות בתנאי שדה לקרוע קווי טלפון. המטוס: ״מוסטנג״ אחד עם וו גרירה. אין לבצע את הטיסה במידה והראות פחותה מ־3 ק״מ. ה״מוסטנג״ יוטס על־ידי טייס מנוסה. בעת ביצוע המשימה תימצאנה בבית דרס מכונית כיבוי אש ומכונית עזרה ראשונה. האחריות להכוונת המטוס מהקרקע וניהול פעולות ההצלה במידת הצורך בבית־דרס מוטלת על הטייס שימונה על ידי מפקד הטייסת.
האחריות הטכנית לניסוי מוטלת על נציג המהנדס הראשי. ניתן בזה אישור לבצע טיסה נמוכה כפי שתידרש בעת הניסוי.

בשעה היעודה לניסוי ציפה בבית דרס, נוסף על קציני ההנדסה ומפקד הטייסת, צלם מצויד במצלמת 16 מ״מ, לצלם את כל שלבי הניסוי כדי לאתר את התקלות האפשריות בו. לאחר שניתן האות המוסכם הופיע ה״מוסטנג״ גורר הכבל, עשה הקפה אחת והחל בטיסתו מעל שדה חרוש, לעֵבר העמודים נושאי חוטי הטלפון שעמדו בשדה ירוק. בשל מַעבר הצבעים החד בין השדה החרוש לשדה הירוק הנמיך הטייס מעט מעל לשדה הירוק, המשקולת פגעה בקרקע וניתקה מהכבל. כמו כן ניתק כבל הגרירה מהוו שבזנב המטוס.

בעקבות כשלון הניסיון הראשון תוכנן כבל קצר מעט יותר והמשקולות הפזורות לאורכו הוקטנו וצורתן שונתה לצורת משורית. לאחר ניסויים אחדים בכבל זה התברר שהמשוריות אינן מעלות את זוויות הקריעה, ולעומת זאת ממשיך הכבל להיקרע. החיפוש אחריו וגרירתו למסלול הפכו חובה מייגעת לחמשת הצופים בניסויים. כל ניסוי העלה מגרעות ויתרונות של הכבל או של המשקולות, ותוך כדי כך לחץ המטכ״ל על ״המדור לאמצעי לחימה״ ועל מטה החיל לשפר את המיתקן מהר ככל האפשר. הטייס חסון אמיתי חזר שוב ושוב לאיזור הניסויים כשכבל קשור לזנבו, פגע — ושב בלי הכבל. לעיתים נדמה היה שנמצאה הנוסחה הנכונה, אך בצלילה שלאחריה ניתק גם הכבל הזה. מאוחר יותר הוכנס מפקד הטייסת בסוד הניסוי, ואף צורף אליו ב״מוסטנג״ שני לצד חסון אמיתי, כדי לכוונו תוך כדי טיסה. עד מהרה באו שני הטייסים לכלל מסקנה, שהתוצאה היעילה תושג על־ידי טיסה נמוכה, כשהכבל נגרר על הארץ, מגיע למטרה, מכה בה וקורע אותה. הדבר יאפשר גם לפגוע במקומות אחדים באותו כבל. המהנדסים קיבלו את המסקנה, חסון ביצע טיסה נמוכה, הכבל פגע בקרקע — ונקרע לגזרים...

בספטמבר 1956 הואצו ניסויי המיתקן באיזור בית דרס, כשלשני הטייסים מצטרפים שני טייסי ״מוסטנג״ נוספים — מפקדי גפים בטייסת החירום — הרי קרסנשטיין ואריה צאלון. הניסויים נמשכו תוך מלחמה עיקשת בזמן, אך המדור לאמצעי לחימה לא הצליח להעמיד כבל שיעמוד ביותר מקריעה אחת. בשבת, 27 באוקטובר, פנה צוות הניסוי למהנדס הראשי בדרישה לספק לו בדחיפות עשרה כבלים שבכל אחד מהם 25 משקולות. מספר זה הצריך עופרת בכמות שלא נמצאה במחסני צה״ל. המהנדס הראשי פקד על סגנו לשלוח חוליות חיילים לסריקת מוסכים, פחחיות ובתי־מלאכה לתיקון רדיאטורים, כדי לאתר את העופרת הדרושה. הללו התרוצצו בין בתי־המלאכה אך העלו חרס בידם. בשעות הערב המאוחרות נודע להם במקרה, שברשותו של סוחר מתכת מפתח־תקוה עשויה להימצא עופרת, ומשהתדפקו על דלת האיש מצאו את מבוקשם. עוד באותו לילה הועברה כמות העופרת הדרושה לאחד מבסיסי החיל ונוצקה למשקולות.

באותו יום עצמו, בשעות הצהריים, נאספו במטה חיל־האוויר נציגי כל הטייסות, לקבל תדריך מפי מפקד החיל, האלוף דן טולקובסקי. הכל ישבו מתוחים ודרוכים באולם הגדול, ולאחר פקודת "הקשב" עלה המפקד על הבימה הקטנה, סרק במבטו את היושבים לפניו ופתח בקול שלֵו וברור:

"...ובכן, אנחנו הולכים לפתוח במבצע קדש! ראשונים פותחים ה'מוסטנגים' בקריעת חוטי הטלפון. שעתיים לפני שעת השי"ן ייצאו שני זוגות 'מוסטנגים' לשני אזורים נפרדים כדי לחתוך חוטי טלפון של האויב..."

פרק חמישי

טייסת התובלה בשנים 1949-1951

ראשיתה של טייסת התובלה במטוס "דקוטה סי־47" יחיד של חברת "פאן אפריקן", שהגיע באפריל 1948, מוטס בידי טייס נוצרי מדרום־אפריקה, קלוד דיובל, במסגרת טיסת תובלה מיוהנסבורג. המטוס נשאר בארץ חודשים אחדים, ועם התעצמות קרבות מלחמת השחרור נצבע בצבעי קרב והופעל במשימות תובלה. משהחלה הכף נוטה לטובתנו הושב ל"דקוטה" צבעה המקורי, והיא הוחזרה לבעליה בלי שהללו יֵדעו על שירותה המועיל בימים הקשים ביותר.

עם הכרזת המדינה הופיעו בזו אחר זו "דקוטות" אחדות, שנרכשו באופנים שונים והובראו ארצה בנתיבים עקלקלים. מאימת חיל־האוויר המצרי, שהפעיל בשמינו לעיתים קרובות מטוסי קרב זריזים, נקבע בסיסם ברמת־דוד, הרחק מזירת הקרב הדרומית. בתום ההפוגה השנייה, משחודשו הקרבות, כבר נמצאו ברשות חיל־האוויר שישה מטוסי תובלה — "דקוטות" ו"קרטיס סי־46 קומנדו" — שהועסקו בעיקר בהובלת ציוד, תחמושת ומזון ליישובים המרוחקים והנצורים. תובלות אלה בוצעו בלילות בלבד, מחשש למפגשים עם מטוסי האויב. המטוסים היו פורקים את מטענם במינחתים מאולתרים וחסרי סידורי בטיחות מינימליים בסמוך ליישובים. כעבור חודשים אחדים, כשסרה אימת מטוסי־הקרב של האויב ודני רוזין, מראשוני טייסי טייסת־התובלה, נחת על אחד המינחתים הללו לאור היום, הוא רשם ביומנו האישי: "אילו ראיתי את המסלול לפני נחיתותי בלילות, לא הייתי נוחת כאן לעולם..." ההיה זה נס או מיומָנותם של הטייסים המנוסים, שטיסות אלה לא נסתיימו באסונות?

הוראת נתיבי הטיסה וציון מקומות ההנחתה נעשו בצורה לא־מדויקת. על־פי־רוב היו הטייסים מקבלים כיוון כללי בלבד של נתיבם. עיגול אדום על מפה סימן את מקום היעד ופתילות אחדות, חלושות־אור, לצידי המסלול

נועדו לציין את נקודת הנחיתה. אין תימה אפוא שלעיתים קרובות לא הצליחו הטייסים לאתר את המינחת ושבו כלעומת שבאו. הנה עֵדותו של טייס התובלה דני רוזין: "ב־30 ביולי 1948 בשעה 21:30 עמדנו לצאת שתי 'דקוטות' משדה־דב להוביל מצרכי מזון, תחמושת ושאר מיני אספקה לשני קיבוצים בדרום. ה'דקוטה' הראשונה הופנתה לשדה דורות ואנחנו דרומית ממנו. יצאנו ראשונים. היה לילה חשוך, את הנתיב קיבלנו באורח כללי, ובהגיעי מעל לשטח שנראה לי כמקום היעד הסתובבתי שעה ארוכה עד שהבחנתי בכמה אורות חיוורים המסודרים בקווים מקבילים. נחתתי נחיתה קצרה וקשה, אך אז הסתבר לי שזה שדה דורות ולא היעד שלנו. המפקד במקום הורה לפרוק את המטען שיועד לקיבוץ השני. תוך דקות הועלו פצועים אחדים והמראתי בחזרה לשדה־דב." כאן נודע לטייס שהמטוס הראשון לא המריא כלל בשל תקלה. צוותו הועלה עתה למטוס שלו וזה הועמס ציוד והופנה בשנית לשדה דורות. רוזין וצוותו הלכו לנוח שעות אחדות, וב־03:30, עמוסי ציוד, המריאו שוב לקיבוץ שלא הצליחו לאתר בשעות הערב. "אך גם הפעם, למרות ששהינו כשעתיים מעל למקום המשוער, לא ראינו אורות שיסמנו את שדה הנחיתה. שבנו אפוא לשדה־דב מבלי להטיל גם הפעם את המטען."[1]

לעיתים קרובות זכו צוותי האוויר האלה לחוויות מרגשות כשנפגשו פנים אל פנים עם הלוחמים, שאליהם הטיסו את האספקה והציוד. על חוויה קשה במשלט מרוחק סיפר הטייס המתנדב מארצות־הברית סם בושס: "באחד הלילות נחתתי בשדה דורות. לאחר שנפרקו הציוד והתחמושת, הועלו פצועים אחדים וגופת חייל מת. כשהועלתה הגופה פרץ מפקדו של החייל בבכי ולחש: 'גררנו אותו על כתפינו שעתיים בוואדי... אילו היה לנו ג'יפ הוא לא היה נפטר...'" התייפחותו של המפקד ליד הגופה עשתה עליו רושם מזעזע, ומשנחת בשדה־דב אץ בושס אל מפקד השדה ודרש ג'יפ בשביל המשלט. ואולם המפקד שלח אותו לקצין אחר, ואותו קצין למישהו נוסף, ולכולם היו נימוקים מדוע אי־אפשר לשחרר ג'יפ. "אז התפרצתי בזעם על אחד מהם," סיפר בושס, "ותוך כדי איומים באקדחי השלוף קיבלתי את הג'יפ, ועוד באותו לילה הטסתי אותו דרומה."[2]

מטוס ה"דקוטה" נוצל בחיל עד קצה גבול יכולתו, ויכולת זו נתגלתה כחסרת גבולות כמעט. בראשית המלחמה הועסקו חמשת מטוסי ה"דקוטה" וה"קרטיס סי־46 קומנדו" האחד בהובלת אספקה ותחמושת, אך כשהחלה הכף במלחמה נוטה לטובתנו שותפו גם בהפצצות. אלה נעשו בעיקר בלילות, ובמשימות הפצצה ספורות בשעות היום נלוו למטוסי התובלה גם מטוסי־קרב, להגנה עליהם. בשלהי המלחמה, לאחר שחרור הנגב, היוו מטוסי התובלה מעַין תחליף לכבישים שנעדרו בו. הם הובילו אלפי טונות של ציוד מכל הסוגים, החל בציוד בנייה וכלה במטעני אספקה ותחמושת.

המינחתים בסדום ובשדה אברהם

ההודעה על הפעלתם של שני המינחתים שישרתו את הנגב היתה קצרה. בשלהי 1948 הודיע מפקד גף המבצעים של החיל, דן טולקובסקי, לטייסת התובלה:

> הנדון: מסלול המראה — סדום
> הננו להודיעכם שהמסלול החדש בסדום, הנמצא ליד המסלול הישן, מוכן כעת לשימוש. אורכו — 850 מ', רוחבו 12 מ' וכיוונו בערך צפון־דרום.

מה שלא נאמר בהודעה היה, שממערב לשדה נמשך רכס הרים גבוה ואת מזרחו מלחכים גלי ים המלח.

למרות מגרעות אלה נעשו גם בשדה סדום רוב הנחיתות וההמראות בלילות, שכן על אף דעיכתה של המלחמה נהגו תותחי הלגיון הערבי המוצבים ממזרח לים המלח ללוות אותן בפגזיהם. יוצא אפוא, שנוסף על מיקומו הלא־נוח של המסלול הוכרחו הטייסים להיזהר גם שלא לערוך הקפות גישה רחבות מדי מאימת התותחים. עובדה מפליאה היא, שבכל אלפי הגיחות לשדה זה וממנו לא התרחשה בו אפילו תאונה רצינית אחת!

כעבור חודשים אחדים אותר ואולתר גם מצפון־מערב לאילת מינחת למטוסי תובלה, שדה אברהם, שנועד לשרת את העיר הנבנית וכן את יחידות הצבא שבאיזור. גם מינחת זה לא עמד בתקני הבטיחות המינימלית. יתר על כן, בקצהו הצפוני גבל בגיא עמוק בצורת חצי פרסה, המקיף אותו מצפון, ממערב ומדרום. בשל מיקומו המיוחד של שדה אברהם ובגלל אקלימו הקשה של האיזור אירעה בו תאונה קשה, שנסתיימה בהתרסקותו של מטוס "סי־46" שמנועו כבה לפתע בשעת נסיקה. במצב זה לא נותר לטייס פסח טולצ'ינסקי כי אם "לשבור" עם הגיא במנוע אחד, כשכוח העילוי של המטוס דל ביותר. הטייס הצליח לעקוף את השדה עד ראשיתו, אך שם "נגמר" גם המנוע השני והמטוס התרסק. למרבה הפליאה יצאו כל אנשי הצוות שלמים.

טייסיה ומפקדיה הראשונים של הטייסת

בחמשת חודשי המלחמה הראשונים לא היה לטייסת התובלה מפקד. אף על פי כן, היא היתה מגובשת למדי. עם צוות הטייסת נמנו המתנדבים: דני קרביט, טריג מסינג, וילפריד קנטור ופרד סטיבנסון* מארצות־הברית, אייבי נתן מהודו ודני רוזין מדרום־אפריקה. קציו־המבצעים של הטייסת היה ג'ימי אדוין בלוקווד, מתנדב לא־יהודי מארצות־הברית, שאישיותו המיוחדת, מסירותו ואהדת הכול אליו תרמו לגיבושה של טייסת התובלה ולהפיכתה

* זאב וילפריד קנטור ופרד סטיבנסון נהרגו ב־25 באוקטובר 1948. ה"דקוטה" שהמריאו בה מעקרון דרומה התרסקה.

לגוף מבצעי תוסס. ב־25 בספטמבר 1948 התמנה דני רוזין לפקד על הטייסת. במינוי זה לא היה משום הפתעה כי רוזין היה מקובל על הכול, ומאז הופעתו כאן, בחודש יולי, השתתף כמעט בכל המבצעים.

עם התגברות הפעילות המבצעית התעורר הצורך ביד מקצועית שתפעיל את שדה רמת־דוד, וסמוך לאותה עת הוחלף מפקדו הראשון, יהושע גילוץ, שלא היה טייס, בדב בן־צבי, מתנדב מדרום־אפריקה, ששירת כטייס בצי המלכותי הבריטי במלחמת העולם השנייה. ואכן, בן־צבי ארגן את הבסיס בשיטה ובמתכונת הצבאית של בסיסי חיל־האוויר המלכותי. בשדה רמת־דוד נמצאו באותה שעה טייסת התובלה וטייסת "המבצרים המעופפים" וממנו יצאו לפעולות תובלה והפצצה. באמצע ינואר 1949 הגיעו לטייסת התובלה וההפצצה שלושה טייסים ישראליים ראשונים: יעקב בן־חיים ("בלקי"), יעקב אבישר ונחום בירן (בירנבאום). מפקד הטייסת לא שיבץ את השלושה לטיסות מחשש שאם ייפלו בשבי — למשל, אם תתגלה תקלה במטוס הנמצא בשטח אויב — יתעללו בהם קשות. לאחר הפצרות חוזרות ונשנות מצד הישראלים בוטל לבסוף האיסור והשלושה שובצו במבצעי הטייסת.

על טיסת הסולו שלו ב"דקוטה" סיפר יעקב אבישר: "לאחר בקשות נענה הטייס אורנג'ר, איש מח"ל אמריקני, לאפשר לי שתי הקפות על ה'דקוטה'. לאחר נחיתתי השנייה ירד אורנג'ר מהמטוס ואמר לי: 'כעת תבצע שתי הקפות סולו.' שאלתי אותו: 'מי יהיה טייס־המשנה שלי?' והוא ענה: 'בירנבאום.' אמרתי: 'אבל לבירנבאום אין שעות טיסה על 'דקוטה,' ותשובתו היתה: 'בעצם אינך צריך אף אחד. עלה למטוס ובצע שתי הקפות. אני מחכה לך על המסלול.' עליתי למטוס, המראתי והקפתי את השדה פעמיים תוך נחיתות והמראות. אחרי שנחתתי בפעם השנייה אמר אורנג'ר: 'ביצעת את הסולו שלך.'"[3]

בחודשים הראשונים של שנת 1949 עדיין רבה היתה הפעילות בשדה רמת־דוד, שכן עיקר ההספקה לנגב המשוחרר והרחוק הועבר בדרך האוויר. דב בן־צבי תיכנן את נתיבי הטיסות וארגן את הצוותים הטכניים, ותוך כדי כך הקדיש מאמצים לשיפור תנאי החיים של הטייסים וצוותי־האוויר.

כיצד שופר כושרה הקרבי של ה"דקוטה"

מאז הופעתן במלחמת העולם השנייה שימשו ה"דקוטות" בעיקר לצורכי תובלה. עם החרפת קרבות מלחמת השחרור שונה תפקידן פעמים אחדות, בהתאם לצרכים. כך הורכבה על חלון אחת ה"דקוטות" מכונת־ירייה ונעשה בה שימוש יעיל — עד שבאחת התקיפות פגע צרור מקרי בכנף המטוס עצמו וכמעט ניסר אותה תוך כדי טיסה. מכונת־הירייה הוסרה והרעיון כולו נגנז.

בימי ההפוגה הראשונה הגה אחד מקציני מטה החיל רעיון אחר, שלטענתו עשוי לפתור את בעיותינו עם צבא האויב והכנופיות שבצפון: לבנות "מפלצת

ענקית" מכוסה נורות מצפצפות בגוונים שונים. מיתקן זה יוצמד מתחת ל"דקוטה", וכשתחלוף זו מעל לכנופיות — יתמלאו הללו חיל ורעדה לנוכח הקולות והברקים... מפקד הטייסת וחבריו לא הביעו דעה לגבי יעילותה של המפלצת, אך היו מוטרדים מהשאלה כיצד תמריא ה"דקוטה" עם המיתקן הענקי. ואולם הממציא לא התייאש, פנה לחלונות הגבוהים — ושם נענו לו. המכשיר אכן נבנה, ובאחד הימים, למגינת ליבם של הטייסים, הופיעו בבסיס האיש ו"מפלצתו" הענקית. בשל דרגתו ותפקידו של הממציא נדרשו תמרונים רבים כדי לשכנעו, שאם תחובר ה"מפלצת" למטוס תבותר ה"דקוטה" על המסלול תוך כדי המראה. בדי עמל השתכנע האיש ויתר על השימוש בהמצאתו.

לעומת זאת נעשו נסיונות להשתמש ב"דקוטות" כמפציצים. תחילה מולאה בטן המטוס בפצצות, ואלה שוחררו בידי מטילנים זריזים. אלא שמגרעת רבתי היתה לשיטה זו: בכל יעף מעל למטרה ניתן היה להשליך פצצה אחת בלבד, ולכל היותר פצצות ספורות, והדבר גרם להשתהות המטוס וצוותו בשמי האויב וסיכן אותם. כדי לבטל מיגבלה זו הועלה רעיון חדש: להצמיד נושאי פצצות מתחת לכנפי ה"דקוטה". בדרך זו ניתנה לטייס שליטה ישירה על הטלת הפצצות, ובעזרת מתג בתאו יכול היה להורידן בודדות או בצרורות, כרצונו.

"בראשית אוקטובר 1948 קיבלתי הודעה מדב בן־יהודה,◆ קצין המבצעים של החיל, לבוא מייד למטה שברחוב הירקון," סיפר הטייס סא"ל (מיל') דני קרביט.◆◆ "כשנכנסתי לחדרו מצאתי בו מלבדו את המהנדס סוני טסל◆◆◆ ואת סמוקי סיימון,◆◆◆◆ יושבים ומעיינים בספר ה'דקוטה'. לאחר שישבתי פנה אלי דב קצרות: 'אנו יודעים ש"דקוטה" מעולם לא טסה חמושת פצצות מתחת לכנפיה. הטייסים שהתייעצנו איתם טוענים שכנפיה אינן בנויות לכך והדבר עלול לסכן את המטוס. אנו רוצים לשמוע את דעתך בעניין.'

◆ דב בן־יהודה — מתנדב יהודי מדרום־אפריקה. במלחמת העולם השנייה שירת כנווט בחיל־האוויר הדרום־אפריקני במסגרת חיל־האוויר המלכותי.

◆◆ דני קרביט — טייס יהודי מתנדב מארצות־הברית. שירת במלחמת העולם השנייה כמפקד צוות במטוס "ליברטור" וביצע יותר מ־35 טיסות מבצעיות מעל לשטח האויב הגרמני. על מבצעיו אלה קיבל אות הצטיינות גבוה.

◆◆◆ סוני טסל — מהנדס יהודי מאנגליה. התנדב למלחמת השחרור וסייע רבות באילתור ובפיתוח מכשירים ומיתקני עזר למטוסים בחיל־האוויר.

◆◆◆◆ סמוקי סיימון — נווט. מתנדב יהודי מדרום־אפריקה, בעל ניסיון רב במלחמת העולם השנייה, בה לחם במסגרת חיל־האוויר המלכותי.

"ביקשתי מסוני טסל שיסביר לי היכן בדיוק הם רוצים לקבוע את נושאי הפצצות. אחר־כך דנו במשקלן, ולבסוף הגענו למסקנה שניתן להרכיב מתחת לכל כנף עשרה נושאי פצצות כשבכל אחד מהם פצצה בת מאה ק"ג."[4] ההמלצה הועברה למטה ואושרה, ותוך זמן קצר הורכבו נושאי פצצות בחמש "דקוטות". על חלונות הטייסים הותוו קווים אדומים שסימנו את זווית הנפילה של הפצצות ביחס לקרקע. מאותו זמן הוסב שמה של "טייסת התובלה" ל"טייסת התובלה וההפצצה", וה"דקוטות" נושאות הפצצות השתתפו בצורה פעילה ויעילה בזירת הקרבות עד תום המלחמה.

הסמכתם של קברניטים ישראליים

מאז תכפו ביצועיה של טייסת התובלה וההפצצה הורגש צורך בקברניטים למטוסיה. ואולם עם דעיכת המלחמה רבו המשתחררים מהטייסת ואחרים לא באו במקומם. מעט המתנדבים הלא־יהודיים שמסוגלים היו להדריך את הטייסים הישראליים לא ששו להדריכם מחשש שמא יתפסו את מקומותיהם, והמתנדבים היהודיים עסקו במבצעים ולא יכלו להתפנות להדרכה. יתר על כן, המעטים שהתפנו לכך לא תמיד מצאו סיפוק בעמלם בשל ניגודי האופי בינם לבין הישראלים. תעוזתם, עקשנותם וכושר האילתור של האחרונים נראו למתנדבים כיוהרה וגררו סירוב לאמנם ולהדריכם.

בהקשר לכך סיפר דני רוזין, שימים אחדים לאחר שבא ארצה, בשעות הערב של 4 באוגוסט 1948, הדריך את אחד הישראלים בהטסת "דקוטה" בשמי שדה־דב. הישראלי ישב בכיסא הימני, מקומו של טייס־המשנה. כשהחלו השניים בתרגילי הנחיתה סירב החניך לקבל את עצת מדריכו לגבי אומדן הגבהים לפני הנחיתה ובנסיונו הראשון לנחות "חמק" המסלול ממטוסר. הוא הספיק להתרומם ומייד ניסה לנחות בשנית. גם הפעם "ברח" לו המסלול, וגם בפעם הזאת הצליח להתרומם, אף שלא היה רחוק מלהתנגש בגדר המסלול. היחלצותו המוצלחת ממצב ביש הגבירה את בטחונו העצמי, וכשהיו שוב למעלה חזר וניסה לנחות בשלישית. שוב החטיא את המסלול, אך הפעם כמעט ונגעו גלגלי המטוס בגדר. אז פקעה סבלנותו של המדריך והוא פסק בתקיפות: "מסור לי את ההגה, או ששנינו מתרסקים כאן הלילה!" לאחר שהנחית רוזין את המטוס בנסיונו הראשון, אץ לחדרו, שלף את יומנו ורשם בו: "עם חניך זה, לעולם לא עוד..."[5]

עם זאת, היו גם מקרים הפוכים של חניכים סבלניים ואחראים ומדריכים שזלזלו ב"קטנות", ורק הודות לתושייתם של החניכים הישראליים לא נסתיימו הדברים באסון. הנה סיפורו של שלמה להט (לנדאו), המספר כיצד הוסמך לקברניט: "את טיסת המבחן שלי על 'דקוטה' עשיתי עם מדריכי, טייס מתנדב. טסנו טיסת אחר־הצהריים מרמת־דוד לסדום, עמוסי אספקה

וציוד. בשעות הערב, כשהיינו בדרך חזרה, החליט מדריכי שעליו להיות במיפקדת החיל בתל־אביב. על כן נחתנו בשדה־דב. לפתע נזכר ששהייתו במיפקדה תתארך, והיות שזקוקים למטוס ברמת־דוד, מוטב שאשוב לבדי. רמזתי לו שאינני מוסמך עדיין, והוא השיב: 'עכשיו הוסמכת לקברניט!' הערתי לו שאין לי טייס־משנה. 'המכונאי יהיה טייס־המשנה שלך,' הפטיר. לא נותר לי אלא להמריא, כשאני אחוז חרדה ומימיני ישוב מכונאי מוכה תדהמה..."[6]

אף על פי כן חשו הטייסים הישראליים שאין הם מנוצלים דיים בטייסת. לא היתה גם אפשרות לשלבם בטיסותיה, כיוון שלא הוסמכו להטיס את מטוסי ה"דקוטה". הם ביקשו פגישה עם נציג מטה החיל לדון בבעייתם והשיחה התקיימה בבסיס רמת־דוד ב־5 במרס 1949. נכחו בה סגן מפקד החיל, אל"מ הימן שמיר, מפקד הכנף ביל כץ ומפקד הטייסת סם בושס, ועם סיומה הובטח לטייסים הישראליים שבקרוב יאורגן להם קורס הסמכה לקברניטות במטוסי ה"דקוטה". ואכן, במחצית הראשונה של 1949, על אף תכיפות המבצעים בטייסת, התמסר מפקדה, דני רוזין, לאימון הטייסים הישראליים לקראת הפיכתם לקברניטים. סייע בידו בהדרכה, במחשבה ובמסירות הטייס דני קרביט, שלזכותו נזקפים קברניטים ישראליים רבים, על מטוסים דו־מנועיים ורב־מנועיים, ולצידו טייס מתנדב לא־יהודי מקנדה — קרמן וידל.*

לקורס הקברניטים שאורגן באפריל 1949 נתקבלו טייסים בעלי 200 שעות טיסה לפחות. במסגרת הקורס קיבלו החניכים כ־30 שעות טיסה מודרכת, שכללו גם טיסות מכשירים על מטוס "אוקספורד" דו־מנועי. על חלון הטייס במטוס זה הותקן וילון, כדי לתת למתלמד הרגשה של טיסה בחושך מוחלט. המדריכים בקורס היו הטייסים דני קרביט, אל קנינגהם, סם כץ וקרמן וידל. בטיסת המכשירים הדריכו הטייסים קונגי וברוקשטיין משוודיה. בוגרי הקורס — יעקב אבישר, נחום בירנבאום, יעקב בן־חיים ("בלקי"), אדם שתקאי, פנחס בן־פורת, צבי טוהר, שלמה להט ויהודה ארבל (פופקו) — היוו את קבוצת הקברניטים הראשונה במטוסי ה"דקוטה", וביניהם היו מראשוני טייסי "אל־על". כנגד זאת, לא הטיסו טייסים ישראליים את ה"סי־46 קומנדו".

ב־21 במרס 1949 עבר מפקד הטייסת, דני רוזין, לארגן את בית־הספר לטיס בהרצליה, ובמקומו בא אחד מוותיקי המתנדבים היהודיים מארצות־הברית, הטייס המנוסה סם בושס. "בפרוץ מלחמת העולם השנייה," סיפר בושס, "התנדבתי לקורס־טיס, ולאחר שסיימתי אותו הדרכתי צוותי אוויר בארצות־הברית. כשנודע לי בראשית 1944 על מחנות הריכוז ליהדות אירופה

* קרמן וידל התמסר גם לאחר מכן להדרכת טייסינו במטוסים כבדים. הוא הדריכם גם במטוסי ה"בואינג" שנרכשו בעבור "אל־על".

ועל השמדתה, ביקשתי העברה לאירופה." הוא הוצב לטייסת מפציצי "בי־26" באנגליה, התנדב מייד לפעילות מבצעית מעבר לקווי האויב וביצע יותר משבעים גיחות הפצצה מעל צרפת ומעל לבסיסים גרמניים וצבא גרמני בבלגיה ובהולנד. מעלליו זיכו אותו בדרגת סרן ובאותות הצטיינות גבוהים. כששמע בושס על הכרזת המדינה, חש שעליו להצטרף למלחמה "משום שאני יהודי ורוצה במדינה יהודית." במלחמת השחרור שירת כטייס "מבצרים מעופפים". עתה, משפנו אליו ליטול את הפיקוד על הטייסת, לא התלהב אך נענה לפנייה.[7]

גם בתקופתו של בושס לא נעדרו קשיים ארגוניים: העדרם של קצין מינהל, פקידות מסודרת ומחסנאים טכניים ומחסור בעובדים טכניים מקצועיים השפיעו לרעה על תפקודה של הטייסת, מה גם שהיה זה השלב שבו עברה משליטת אנשי המח"ל לידיים ישראליות והמשמעת בה התרופפה. הקשיים המינהליים כמעט לא השפיעו על רמת הביצוע היומיומית, אך מעט־מעט ירדה שמישותם של המטוסים בעקבות העדרם של בעלי מקצוע טכניים ברמת מספקת. הורגש גם מחסור בציוד ובחלקי־חילוף. תביעות חוזרות ונשנות לחידוש מלאי החלפים ולאספקת פריטים חיוניים להעלאת רמתם הבטיחותית של המטוסים לרוב לא זכו אף בתשובה, ואלמלא הקצין הטכני של הטייסת, אייב נוריק, מתנדב יהודי מדרום־אפריקה, שהוא וצוותו עשו כמיטב יכולתם, היו ודאי קורות תאונות.

כל עוד טסו המטוסים וביצעו את המוטל עליהם לא נתן איש דעתו על חומרת מצבם הבטיחותי. גישה זו קוממה את טייסי המח"ל המנוסים, שידעו היטב לאן עלולה להוליך הרשלנות, ומשראו שתביעותיהם אינן נענות רמזו כי יחדלו לטוס כל עוד לא תוקדש תשומת־לב לתחזוקת המטוסים. יום אחד ראה אחד מטייסי המח"ל, שהמַפָּלֵט של אחד ממטוסי ה"דקוטה" קרוע. הוא קרא לקצין הטכני והזהיר אותו, שהניצוצות הנפלטים מהמפלט הפגום עלולים להעלות את המטוס באש בעודו באוויר. הקצין הטכני הפטיר באנחת ייאוש: "איני חדל לתבוע חלקי־חילוף, אך התשובה שאני מקבל היא: 'אין כסף — אין חלקי־חילוף!'" למחרת שיחה זו, ב־25 באוקטובר 1948, אירע בשמי עקרון האסון: לאחר שהמריא המטוס התפרקו חיבורי המפלט, האש אחזה במנוע ובשל החום נקרעה אחת מכנפיו. הצוות כולו נהרג.

אף לאחר אסון זה לא שופר מצבם הטכני של המטוסים ומשהצביע באחד מביקורי אנשי המטה מפקד הטייסת, סם בושס, על כך, שדי במֶטרים ספורים של אברזין לתקן את זנבות המתכת הרקובים של ה"דקוטות", לא התרגש איש מדבריו. כשאמר דברים דומים לקצין הטכני, השיב לו הלה במלים פשוטות: "אין לי בד!" בושס נסע למטה החיל והסביר כמה מסוכנת ההמראה בזנב פגום, ושוב נענה ב"אין לנו תקציב" ו"אי־אפשר לספק עכשיו את הבד, כי אינו בנמצא." כשטענו לפניו כי ניתן להמשיך לטוס גם במצב זה

הודיע מפקד הטייסת חד־משמעית: "אין בד — אין טסים!" הוא שב לטייסת, לקח סכין מטבח והודיע למַטה: "ארבעה מטוסים מקורקעים. חתכתי את זנבותיהם הרקובים." אנשי המטה סברו שבושס מתלוצץ ואף על פי כן שלחו קציץ לראות מה האמת בהודעה. משראה הקציץ את זנבותיהם החתוכים של המטוסים הודיע לבושס: "חבלה ברכוש צבאי, תועמד למשפט!" — והסתלק. כעבור יומיים הופיע טנדר עמוס אברזין, ועוד באותו היום תוקנו הזנבות והמטוסים שבו למבצעיהם. את המשפט לא הזכיר עוד איש.

למרות עומס העבודה השיגרתית עמד גם סם בושס מאחורי סדרת האימונים לטייסים ישראליים המתמחים בקברניטות על מטוסי התובלה. הישראלים חסרו בסיס תעופתי תיאורטי ומעשי, כיוון שהמלחמה לא נתנה שהות להכינם כראוי. עתה השתדל בושס למלא את החסר בהשכלתם התעופתית, ובתקופת כהונתו כמפקד טייסת התובלה וההפצצה הוסמכו שמונה ישראלים כקברניטים.

ב־10 במאי 1949 הוציאה מיפקדת החיל פקודת התארגנות־מחדש של בסיסי החיל לקראת ימי השלום. טייסת התובלה וההפצצה, וכן טייסת "המבצרים המעופפים" בשדה רמת־דוד, קיבלו פקודת־התראה לארוז את כליהן ואביזריהן לקראת העברתן לעקרון. ההכנות ליציאה נעשו בחופזה ובאי־סדר, ולאחר שנארז הכול ישבו האנשים על החבילות והמתינו לפקודת ההעברה. זו באה אור ל־30 במאי, והשכם בבוקר יום המחרת בוצעה התזוזה הגדולה ביבשה ובאוויר. לקראת ערב נמצאו שתי הטייסות על ציודן ורוב מטוסיהן בבסיסן החדש. רק מטוסים ספורים נשארו מאחור, לקחת את השאריות.

ב־2 ביוני 1949 הוציא המטה הראשי צו להקמת טייסת לתפקידים כלליים, וזה לשונו:

סודי

צו הקמה מס. 8/49 — חיל אוויר לישראל — מטה ראשי
טייסת מס... — המחלקה לתפקידי מטה
כד' סיון תש"ט
2.6.49

1. תוקף: ינתן בזה תוקף להקמתה של טייסת תפקידים כלליים.
2. מקום החנייה — מחנה חיל אוויר עקרון.
3. תאריך הקמה — 1 יולי 1949 (ד' תמוז תש"ט).
4. מפקד הטייסת — 547 64 פקד־טיס קרביט דניאל.

ברוך טוב
ראש טייסת, מ"מ ראש המחלקה לתפקידי מטה
בשם מפקד חיל האוויר

טייסת התובלה עמדה אפוא לפני התארגנות מחודשת. סם בושס נקרא לעבודת מטה ודני קרביט, יליד בוסטון שבארצות־הברית, התמנה למלא את מקומו. אין תימה שהפיקוד הוטל על קרביט דווקא, שכן מאז הגיע ארצה ביולי 1948 לא היה מבצע חשוב בטייסת שלא לקח בו חלק פעיל. נסיונו הרב במטוסי "ליברטור בי־24" בימי מלחמת העולם ושלושים ושבעה מבצעיו מעל ומעֵבר לקווי האויב הגרמני הפכוהו לאחת הדמויות הבולטות בטייסתו, טייסת 461 המהוללת.

היות שצו השעה ב"טייסת התובלה וההפצצה" היה עתה הכנת צוותי טייסים למטוסים דו־מנועיים ורב־מנועיים, המשיך קרביט במסורת קודמו ואף צעד צעד אחד נוסף: "למרות טיסותינו הרבות והמייגעות לסדום ולנגב הרחוק חשתי שאנו נמצאים בתקופה של רגיעה מסוימת שיש לנצלה. החלטתי לקיים קורס לנווטים, לנווטים ולטייסים שחסרו בסיס טוב בתחום זה בשל טרדות המלחמה."[8] למפקד הקורס מונה נתן אלדר ולצידו הועמד הנווט המנוסה סיד קני (קנטריץ'). בתוך זמן קצר נאספו לקורס כעשרים נווטים וטייסים. תוך כדי פיקוד על הטייסת המשיך קרביט עצמו להדריך טייסים והביא כחמישה־עשר מהם להסמכה כקברניטים, רבים מהם ימלאו לימים תפקידים בכירים בחיל. ביניהם אל"מ שלמה להט, סא"ל יעקב אבישר, סא"ל יעקב בן־חיים ("בלקי") וסא"ל יהודה ארבל (פופקו).

התארגנותה של הטייסת בבסיס עקרון ההומה והתוסס נמשכה זמן רב. לעיתים קרובות פגעה תסיסה זו בטייסות המבצעיות, האמורות להקפיד על משמעת בכל הכרוך במסלול, במטוסים ובבטיחות הטיסה. כך אירע בשלהי 1949, כשהובאו מבית־החולים לשדה עקרון עשרים וארבעה נכים ממלחמת השחרור למען יוטסו לנופש באילת. "אייבי נתן היה הקברניט," סיפר הטייס שמואל וידיליס, "ואילו אני הייתי חניכו לקראת הסמכתי לקברניטות. אייבי נתן הורה לי לשבת בכיסא השמאלי, כיסא הקברניט, כדי שאבצע את ההמראה. כשפתחתי בצבירת מהירות לקראת ההמראה, הבחנתי לפתע בג'יפ משתולל לפני על המסלול. לא היתה אפשרות לבלום ולהמראה עדיין לא צברנו די כוח. אף על פי כן משכנו למעלה. ה'דקוטה' דילגה מעל לג'יפ ונגעה שוב במסלול. המשכתי בצבירת המהירות והצלחתי להתרומם. היתה זו חוויה מחרידה."[9] כשאותר הנהג הפזיז, הסתבר שהיה זה קצין חי"ר. הלה תמה על הרעש שמקימים סביב העניין, שהרי רק רצה לבדוק מי נוסע מהר יותר, הג'יפ או המטוס...

ב־14 ביוני 1949 נמצא מטוס "דקוטה" באימון קברניטים בשמי עקרון. במטוס נמצאו שלושה טייסים: סם כץ, טייס מח"ל אמריקני עתיר ניסיון, שלמה להט, שאמור היה להתאמן בהמראות ובנחיתות לילה, ויעקב אבישר, שסיים את מיכסת אימוני־הלילה שלו בשעה 20:30 אך נשאר במטוס, שכן "הייתי צעיר נלהב וסקרן כל־כך שניצלתי כל הזדמנות לטוס, אפילו בתור

נוסע, מה גם שעניין אותי לראות כיצד טסים אחרים.״ כץ ישב בכיסא הימני של ה״דקוטה״, ובכיסא השמאלי ישב להט. אבישר עמד מאחור, בין שניהם, והתבונן בהטסה. ״לפתע החל השדה מתכסה ערפל,״ סיפר יעקב אבישר, ״ועד שהגיע שלמה לנחיתה כבר לא ראו אותו כלל.״[10] כץ החליט להנחית את המטוס בעצמו והחליף מקומות עם להט. תוך כדי כך הודיע פול חומסקי, טייס שנמצא במגדל־הפיקוח, שיורה להדליק מייד משואת אור אדום שתסייע לנחיתה. ״הם הדליקו את המשואה,״ סיפר שלמה להט, ״אך אנחנו לא ראינו אותה בשל הערפל הסמיך, שהגיע ממש עד פני הקרקע. סם עשה כמה נסיונות נחיתה, אך המסלול חמק לו מתחת לגלגלים.״ כשהגיעו לגובה 50 מטר הזהיר אבישר מפני הגבעות הנמוכות שבקרבת השדה. סם נסק לגובה 1,500 רגל והחל חג מעל לבסיס. בשלב זה הציע אבישר לטוס למינחת סדום, בהנחה ששמיו יהיו נקיים מערפל. לאחר דיון קצר בין השלושה היפנה סם את חרטום ה״דקוטה״ לעֵבר סדום, ומה רבה היתה האכזבה כשהתברר שגם איזור זה טובע בערפל כבד. ״הרגשתי שאני נתון במילכוד נורא,״ סיפר אבישר. ״עמדתי מאחורי שני הטייסים, בטיסה לא־לי, כשההגה אינו בידי. זו הרגשה של חוסר־אונים, שכן במצב זה נדמה לך שאולי אתה היית מצליח לעשות משהו להצלתך.״

המתח במטוס גבר. שלושת הטייסים היו עייפים עד מוות וה״דקוטה״ התנהלה בכבדות בחזרה לעֵבר עקרון. עתה פינה להט את מקומו לאבישר, שיֵשב וישמש טייס־משנה במקומו. עד מהרה שייט המטוס בשמי עקרון, אך הערפל היה כבד וסמיך עוד יותר משהיה כשיצאו דרומה. ממגדל־הפיקוח הודיעום שאם יזדרזו לרמת־דוד, אולי יקדימו את הערפל המתחיל להתעבות גם שם. בלית ברירה היפנו הטייסים את חרטום מטוסם צפונה כשעיניהם בולשות ותרות אחר חור בעננים, כדי לראות את אשר מתחתם. ״לפתע הבחנתי במסלול מבצבץ מתוך חור שבעננים. קראתי לסם: ׳מתחתינו שדה הרצליה!׳ וכיוונתי אותו לעֵבר המסלול. גם הוא הבחין בו והחל בנחיתה, אך המטוס החל צובר מהירות. קראתי ׳אני לוקח!׳ וסגרתי את המנועים, להקטין את המהירות, הורדתי גלגלים ומדפים והתפללתי שהמסלול יספיק לי, כיוון שעברתי כבר כמחצית ממנו. ידעתי שאם ננסה סיבוב נוסף לא נמצא עוד את המסלול, בערפל הזה. המשכתי לגלוש ולפתע חשתי במסלול מתחת לגלגלים. המטוס דהר קדימה ואני ניסיתי לעוצרו, ולפתע הבחנתי שהמסלול נגמר ואנחנו אצים אל תוך שדה בּוּר שנמצא במיפלס אחד איתו.״

ה״דקוטה״ קיפצה על האבנים הקטנות הפזורות בשדה עד שעצרה מעצמה כמה עשרות מטרים לפני הבתים הקיצוניים של כפר שמריהו. נרגשים ונבוכים השתחלו השלושה מן המטוס ופנו ברגל לעֵבר בסיס הרצליה, שטייסיו אף לא הרגישו במה שהתרחש סביבם. כשעלה השחר שבו השלושה

במכונית־הבסיס למטוסם, ולמרבה ההפתעה התברר כי לא ניזוק כלל. החזרה לבסיס עקרון, ששמיו שבו והתבהרו, היתה קלה ופשוטה.

בתהליך ההתארגנות־מחדש של הטייסת לקראת ימי השלום הצפויים שבה טייסת התובלה וההפצצה לתפקידה המקורי — תובלה בלבד. בשלב זה סופחה אליה הטייסת הזעירה בת שלושת מטוסי ה"קרטיס סי־46 קומנדו", שעסקו תמיד בתובלה בלבד והוטסו בידי מתנדבים לא־יהודיים משוודיה. מפקד טייסת זעירה זו, אדולף קרישצנסקי, וחמשת טייסיו הטיסו ביעילות ובמסירות אלפי טונות של אספקה, ציוד, תחמושת ונשק, וכן בני־אדם, בטיסות חוץ ובטיסות פנים־ארציות, וצירופם לטייסת התובלה הוסיף לה מימד של אחריות, דייקנות ורמת ביצוע מעולה.

נושא אחר שעלה על הפרק וחייב תשומת־לב מיוחדת הוא ההצנחות. לאחר שאותרו שטחי הצנחה באיזור אזור ויבנה התמסר סם בושס לפיתוח הנושא. בתחילה נעשו הצניחות ממטוס אחד ואחר־כך עברו להתאמן בהצנחות במבנים, ממטוסי ה"דקוטה" וה"קרטיס סי־46 קומנדו" כאחד.

במחצית השנייה של 1949 עברה קבוצה שנייה בת שלושה טייסים ישראליים — עמנואל גלעדי, בנימין כהנא ואברהם פורטוגלי — לבית הספר לטיס דו־מנועי, לקבל את הסמכתה בקברניטות. כעבור זמן קצר החלה באימוני הסמכה לקברניטות דו־מנועית קבוצה נוספת של ישראלים, ובה היו עודד אברבנאל, גרשון לי (ליטוויץ) ונתן נבות (נוביק). הם אף הקדימו את הקבוצה שהחלה באימוני ההסמכה לפניהם. באמצע 1950 נמצאו אפוא בחיל־האוויר כעשרה קברניטים ישראליים, שהחלו לשאת יחד עם עמיתיהם המתנדבים בעול המבצעים של טייסת התובלה.

סיועה של טייסת התובלה להקמת התעופה האזרחית

במחצית שנת 1949 הוצאו מלהק תובלה אווירית של חיל־האוויר (לת"א) שני מטוסי "סי־46" ומטוס "סקיימסטר" אחד על טייסי המח"ל שלהם, והיוו יסוד להקמת חברת תעופה אזרחית בשם "אל־על".* נוסף על הטייסים הועברו לשדה לוד, בסיסה המיועד של החברה, גם שני מכונאים, דוד יעקב ודב רפאלוביץ. כמנהל החברה מונה עולה חדש מפולין, איש נמרץ ופעלתן, ד"ר אברהם ריבקינד. באותה עת נמצא שדה לוד בידי חיל השריון, וזה סירב לוותר על בסיסו. הבעיה הובאה לפני ראש הממשלה ושר הביטחון דוד בן־גוריון, וזה פסק לטובת חברת התעופה האזרחית. בעוד המחלוקת נטושה עסקו שני המכונאים בהתארגנות ראשונית ובאיסוף כלים וחלקי חילוף שהתגוללו בשדה. באחד מימי יוני הלוהטים נחת בשדה מטוס "די.סי. 4" ובו אחד־עשר טכנאים אמריקניים. אלה הצטרפו אל קומץ עמיתיהם הישראליים,

* שם זה העניק לחברה שר התחבורה הראשון, דוד רמז, שגזר אותו מהפסוק בהושע י"א, ז': "ועמי תְלוּאִים למשובתי ואל־על יקראוהו יחד לא ירוֹמֵם."

ויחד הפכו את סככת תיקוני המטוסים לסדנה הומה. כעבור זמן קצר החלו שלושת מטוסיה של החברה לבצע טיסות אזרחיות עמוסות מטען אל מחוץ לגבולות המדינה. הטייס הישראלי הראשון שהצטרף לחברת התעופה האזרחית היה אורי ברייר, מוותיקי טייסיה של חברת "אוירון".

ב־1950 קיבלה "אל־על" את מטוסיה הראשונים — ארבעה מטוסי "סקיימסטר די.סי. 4" שנרכשו בארצות־הברית במימון ממשלת ישראל, הסוכנות היהודית, "היא"ס" וארגונים אחרים. עתה, משגדלה החברה, נקרא עורך־הדין אריה פינקוס, עולה מדרום־אפריקה, לנהלה. הטיסות ללונדון ולניו־יורק נעשו במטוסי ה"סקיימסטר" וה"סי־46", אולם בראשית 1951, כשקיבלה "אל־על" זכויות טיסה לקפריסין ותורכיה, שאלה החברה מחיל־האוויר מטוס "דקוטה" לביצוע הטיסה הראשונה. מפקד טייסת התובלה עצמו, יעקב אבישר, הרכיב את הצוות שהטיס את ה"דקוטה": טייס — עודד אברבנאל; טייס־משנה — נתן נבות (נוביק); אלחוטן — דניאל ששון; דייל — עובד "אל־על" ורנר וולף. את מבצעי החברה ניהל באותה העת טייס אמריקני שנשכר במיוחד לצורך זה. הוא לא התלהב מטייסי חיל־האוויר שהושאלו ל"אל־על", וכשהתייצבו לפניו ביקש לראות את רשיונות הטיס האזרחיים שלהם. מובן שלא היו להם רשיונות כאלה, שכן החיל לא העניק רשיונות אזרחיים לטייסיו. עד אז היה מקובל שלטיסות "אזרחיות" נלווה טייס "אל־על", שצויד מראש ברשיון מתאים. משהובהר לו הדבר, דרש מנהל המבצעים שהחיל יצייד את הצוות במדי החברה. לבסוף פקעה סבלנותם של הטייסים והם הגישו אולטימטום: "אם איננו נראים לך, שלח אותנו בחזרה לטייסת." רק אז שינה המנהל את יחסו וסידר להם לאלתר רשיונות טיס אזרחיים. ה"דקוטה" עצמה נצבעה בצבעים אזרחיים וקיבלה מספר אזרחי. משרבו הטיסות לחו"ל היה המטוס נצבע דרך שיגרה בצבעים אזרחיים בצאתו לחו"ל, ובצבעי חיל־האוויר — בשובו לטייסת.

הטיסה האזרחית הראשונה במסלול לוד-ניקוסיה-איסטנבול בוצעה ב־1 במרס 1951. לאחר טקס צנוע בשדה לוד עלו עשרים נוסעים למטוס והקו נחנך. הטיסה ההיסטורית נמשכה שעה וארבעים וחמש דקות לניקוסיה, ועוד שעה וחמישים וחמש דקות לאיסטנבול, ועברה ללא תקלות.* באיסטנבול עלו למטוס עשרים נוסעים ללוד, ואחת־עשרה שעות לאחר שיצאה לדרכה חזרה ה"דקוטה" ונחתה על המסלול שממנו המריאה. למנהל המבצעים של "אל־על" לא נותר אלא לאסוף את המדים ואת רשיונות הטיס האזרחיים

* קדמה לטיסה זו טיסה אזרחית אחרת, שבוצעה במחצית 1948 ונועדה להחזיר ארצה את הנשיא הראשון, פרופ' חיים וייצמן. גם אז נשאל מטוס "סקיימסטר" מלת"א. כשקרב מטוסו של הנשיא לחופי הארץ יצא להק מטוסי־קרב לקדם את פניו. באותה עת התרסק מטוס "נורסמן" על המסלול שעליו היה אמור לנחות מטוס הנשיא. הטייס המתנדב מארצות־הברית ליאו גרדנר, שהיה אחראי לשדה, אסף מייד את"מ שנמצאו בשדה ואת כל מי שנקלע אליו וכולם יחד פינו את שיירי המטוס מהמסלול כדי שמטוסו של הנשיא יוכל לנחות.

מהצוות, ששב לטייסת התובלה עם השלמת הטיסה. זמן־מה לאחר מכן שאלה חברת "אל־על" מחיל־האוויר מטוס "סי־46" על צוותו, כדי שיבצע טיסה אזרחית נוספת עם ארבעים ושישה נוסעים. אף שגם טיסה זו עברה ללא תקלות, לא הוסיפה החברה להיעזר בתקופה זו בטייסים ובמטוסים צבאיים.

ימים של שיגרה

באוקטובר 1949 התמנה לראש מחלקת ההדרכה בחיל אל"מ דניאל שמשוני במקומו של אל"מ דן טולקובסקי. שמשוני הזמין את דני קרביט לשמש כסגנו. את הפיקוד על טייסת התובלה קיבל בנובמבר פול קדר (חומסקי), ראשון מפקדיה הישראליים של הטייסת, ולסגנו התמנה שלמה להט.

שנת 1950 בטייסת נפתחה בסדרת ניסויים בהרכבת "פצצה מעופפת" על ה"דקוטה". סודיות רבה אפפה את הטייסת. הניסויים הרבים והמסובכים והלהיטות להצליח בהם גרמו לכך שמטוסים אחדים כמעט התרסקו תוך כדי ביצוע. נוסף על כך עסקה הטייסת בהצנחה, לעיתים אף במזג־אוויר גרוע, ובהגברת הגשם על־ידי זריית יודיד הכסף בעננים. בתחילת פברואר יצאו אוניות חיל־הים לתמרון חילי כשהן מלוות מטוסי "קרטיס סי־46 קומנדו". בתמרון המשולב, שמשתתפיו הגיעו אל מול חופי לוב, הוטל על המטוסים ללוות את האוניות בעוד אלה מנסות לחמוק מהם. כן תורגלה יצירת קשר בין המטוסים לאוניות. כתרגיל מסכם נשלח מטוס לזהות את אוניות חיל־הים וליצור איתן קשר. בחודש זה היה הים התיכון מלא ספינות סוחר ואוניות מלחמה של המדינות השוכנות לחופיו, וספינות חיל־הים ניצלו את המצב כדי לנסות לחמוק מהמטוס ולזכות ב"נקודות", ואולם מטוס ה"קומנדו" הצליח במשימתו.

בפברואר 1950 הועבר פול קדר למטה וסגנו שלמה להט התמנה למפקד הטייסת. את הארץ פקד גל קור ורוב אזוריה כוסו שלג. בשל מזג־האוויר הגרוע לא הירבו מטוסי החיל לטוס בימים אלה. ואולם ב־7 בפברואר נתקעה יחידת חיל־רגלים בין באר־שבע לאילת בשל השטפונות והבוץ בלי יכולת להיחלץ. בשעות הבוקר המוקדמות פקד המטה על הטייסת להכין מייד "דקוטה" שתצניח ציוד רפואי, מזון ושמיכות לקבוצה הנתונה בסכנת קפיאה. בעוד קבוצת חיילים עוסקת בהכנסת הציוד למיכלי ההצנחה ובתליית המיכלים על נושאי הפצצות, חיפשו אנשי הצוות דרך לביצוע ההמראה מן המסלול המכוסה שלג. לבסוף יצאו אנשי הצוות מצוידים בדקרים, ובעזרתם איתרו את שולי המסלול וסימנוהו. ההמראה בוצעה ללא תקלות. "כשהגענו לאיזור שבו נמצאה הקבוצה, לפי נתוני המטה, הבחנו באנשים מנפנפים בידיהם כמשוועים לעזרה. הצנחנו את המיכלים לידם והקפנו את המקום עד

שראינו שכל המיכלים נאספו. מרגש היה לראות את נפנופי התודה שלהם."[11] לקראת סוף החודש השתנה מזג־האוויר, ושוב נקראה הטייסת לעזור במבצע להגברת הגשם בנגב. במבצע זה השתתפו מטוסי ה"דקוטה" יחד עם "המבצרים המעופפים". בחודשים מרס ואפריל רבו משימות התובלה של מצרכים וציוד דרומה. עיקר המעמסה נפל על מטוסי ה"קרטיס קומנדו", המסוגלים לשאת כארבע טונות וחצי, כמעט כפליים מן ה"דקוטות".

בראשית שנות החמישים סברו במטה חיל־האוויר, שרצוי שיהיו בין הטייסים הבכירים קצינים בעלי ידע בסיסי בתורת הלוחמה של חי"ר. על כן נשלחו יעקב אבישר ויצחק הניסון לקורס מג"דים ראשון של חי"ר, ושניהם סיימו אותו בהצטיינות. עם סיום הקורס שב אבישר לחיל ונתמנה למפקד הטייסת, במקומו של שלמה להט, שנשלח להשתלמות בחו"ל. כסגנו התמנה טייס המח"ל רב־התהילה, האמריקני אל קנינגהם. אבישר מינה שליש וקצין משמעת והנהיג נוהלי דיווח ו"משפטי המפקד", שעד אז היו זרים לטייסת. הוא גם חילק את הטייסת לגפים: גף מבצעים בפיקודו של יהודה ארבל (פופקו) וגף אימונים בפיקודו של עודד אברבנאל בעל הניסיון בהדרכה.

מבצע "מכביה"

ל־25 במאי 1950 נועד טקס פתיחת ה"מכביה" השלישית באיצטדיון ברמת־גן, טקס רב־רושם ורב־משתתפים בנוכחות אלפי צופים. סא"ל יהודה הררי, מפקד הצנחנים, הציע להצניח לאיצטדיון קבוצת צנחנים כחלק מטקס הפתיחה ולאפשר להם להדגים לפני הקהל כיצד תוקפים יעד מבוצר מייד לאחר ההצנחה. במטה חיל־האוויר נחלקו הדעות באשר להצעה. בראש מחנה המתנגדים עמד סא"ל גדעון אלרום, מפקד כנף עקרון, בסיס־האם של פלוגת הצנחנים וטייסת התובלה. אחדים, ובהם מפקד הטייסת יעקב אבישר ושני מפקדי הגפים, היו סבורים שאפשר לבצע את ההצנחה בלי כל חשש. משהחריפו הוויכוחים הציע אבישר, שהוא עצמו יבצע הצנחת ניסוי של בובות מעל לאיצטדיון, וההחלטה תתקבל בהתאם לתוצאות. "המראנו עם משלחים ובובות ואלה הוצנחו בדיוק מעל לאיצטדיון. מדדנו את הזמנים והגענו למסקנה שההצנחה תיתכן בתנאי שבכל דבוקה לא יהיו יותר מחמישה צנחנים, אחרת יפלו הנותרים מחוץ לאיצטדיון."[12] אבישר קבע את הקברניטים שיבצעו את המשימה והצטרף לאימוני הצנחת הבובות כטייס־משנה, ועל־פי לקחי האימונים קבע יחד איתם את נתיב הטיסה ואת נקודות הציון להצנחה. רק משנסתיימו הניסויים בהצלחה הודיע מפקד הטייסת למטה החיל שהמבצע בר־ביצוע, והמטה אישר הצנחת שישים איש לתוך האיצטדיון מגובה נמוך. למבצע ניתן הכינוי מבצע "מכביה". בתחילת מאי החלו הצנחנים והטייסים להתאמן בהצנחה נמוכה. בהצנחת־ראווה זו היה משהו סמלי, שכן שלושת טייסי ה"דקוטות" המצניחות היו ישראליים: יהודה

ארבל, עודד אברבנאל ונתן נבות. הצלחת המבצע תוכיח שאין הישראלים נופלים בכושרם ממדריכיהם אנשי המח"ל.

בשעה היעודה הודיע קריין הטקס לאלפי הנוכחים באיצטדיון של רמת־גן על ההצנחה הצפויה ומייד גאתה ההתרגשות. על בימת המכובדים ישבו ראש־הממשלה, הרמטכ"ל, קצינים בכירים ממטה חיל־האוויר, מפקד הצנחנים סא"ל יהודה הררי ומפקד טייסת התובלה, יעקב אבישר. לפתע הגיח מבנה בן שלוש "דקוטות" והתקרב אל האיצטדיון. לאחר הקפה אחת הנמיכו המטוסים, והקהל צפה בדריכות בהצנחתם של הגלמים. אלה נחתו בדיוק במרכז המשטח. ושוב הופיעו המטוסים והנמיכו עד חמש מאות רגל מעל לאיצטדיון. המטוס הראשון פלט את צנחניו. כעבור שניות אחדות נפתחו חופות מצנחיהם והם ריחפו באוויר, ולאחר פחות מדקה נחתו היישר במרכז המטרה. כך עשו גם שני המטוסים האחרים. כל הצנחנים הגיעו לנקודה היעודה ולאחר שהתירו את מצנחיהם פתחו בתרגילי אש בלוויית פירוטכניקה מרשימה. הקהל ישב מרותק, ולאחר שהסתיים המפגן הודה למַבצעים בתשואות סוערות.

מפגן זה, ראשון גם לצנחנים וגם לטייסים הישראליים, שעדיין לא צברו אפילו שש מאות שעות טיסה, היה ניצחון לכל מי שצידדו בהצנחת הראווה. וכה רב היה הרושם שעשה, שכעבור ימים מעטים, בכנס רב־משתתפים של ההתיישבות העובדת בקיבוץ בית־השיטה, הוזמנה טייסת התובלה לחזור עליו. גם הפעם בוצעה ההצנחה בצורה מושלמת; אך דווקא במבצע זה, שנערך לאור היום, עמדו נציגי החיל על הסכנות הכרוכות בהצנחות ראווה כאלה, ומאז חדלו כמעט לגמרי לעשות בהן שימוש.

בשני מפגני הראווה הוכיחו הטייסים, שהשקעת שעות טיסה באימונים משתלמת, שכן בהם בלבד מותנית רמת הביצוע. בד בבד התחזקה התחושה, שהטייסת אינה תלויה עוד באורח בלעדי בכושרם של המתנדבים ואין מבצע מסובך שטייס ישראלי לא יוכל לו — אם תוקדש לו מנת אימונים מספקת.

במסגרת ההובלות שעשתה הטייסת נכלל גם סעיף תרבות. למשל, ב־23 ביוני 1950 הוטסו לאילת המנצח המפורסם ליאונרד ברנשטיין, ואיתו הזמרת ז'ני טוּרֶל והפסנתרן אלכסיס וייסנברג (זיגי), בלוויית פסנתר, להופיע על חוף ים־סוף. את הטסת חבורת האמנים ביצע עודד אברבנאל. עם ערב הוצב הפסנתר על חוף הים, ולאחר פתיחה נרגשת של מפקד המקום על המעמד ההיסטורי ניתן לנגנים האות לפתוח בקונצרט. ברנשטיין התיישב על כיסא תלת־רגלי, הניח את אצבעותיו על מנענעי הפסנתר בתנועה רבת־חן — ופניו נתכרכמו. "צלילים מזויפים! הפסנתר אינו מכוון!" קרא, וקם ללכת מהמקום. לפתע נשמע אחד החיילים קורא: "גרשווין ידע לנגן את 'הרפסודיה הכחולה' באצבע אחת ואתה אינך מסוגל לנגן בשתי ידיים על פסנתר לא מכוון?!" בדממה שהשתררה חזר המוסיקאי הדגול לפסנתר, ועד מהרה בקעו ממנו צלילים ענוגים.

ביולי 1950 פלשו לארץ נחילי ארבה. על אחת ה"דקוטות" הותקן מכשיר לפיזור סובין מורעלים למלחמה בפולש. צוותים מתחלפים הפעילו את ה"דקוטה" בלי ליאות: היא היתה ממריאה ו־2.5 טון של החומר המורעל בכרסה, מפזרת אותו ושבה להתמלא; וחוזר חלילה. היתה זו עבודת־פרך לצוותים עד שהודבר הארבה.

ב־10 ביולי יצא מטוס "דקוטה" למשימה סודית, שלוּ הצליחה עשויה היתה להפחית את שיעור אבדותינו בשדות־הקרב. מדובר היה במכשיר לגילוי מוקשים, שלדברי ממציאו הוא מסוגל לפוצצם ממרחק. אין תימה שעל אף ספקותיו גילה המטכ"ל עניין בהמצאה. ואולם הממציא סירב להסביר את עקרונות הכלי; הוא התעקש להדגים את תפעולו. הוחלט אפוא לאפשר לאיש לנסות את המצאתו מהאוויר. בוקר אחד הוכנס הכלי המסובך למטוס "דקוטה", וזה פנה אל אחד הגבולות שלאורכו הוטמנו מוקשים. כשקרבה ה"דקוטה" לשדה המוקשים השתררה בה דממה רבת־מתח. הממציא ניגש למכשיר המכוסה, הפעיל מתגים ולחץ על כפתורים — אך המוקשים סירבו להתפוצץ...

ב־14 ביולי חגגה הטייסת את הצטרפותה לטייסת של "דקוטה" שנרכשה זה מקרוב בדרום־אפריקה. היה זה מטוס בעל מיכשור משוכלל שכמוהו לא היה עדיין בטייסת. בוהק פלדתו שבה את לב הטייסים ושעה ארוכה עמדו לידו, משתוקקים להיות הראשונים שיטיסו אותו.

תמרון "צמד"

למחצית השנייה של אוקטובר 1950 נועד תמרון "צמד" (צפון-מרכז-דרום) — תמרון כלל־צה"לי של כוחות היבשה. חיל־האוויר נועד להשתלב במבצעים של כל שלושת הפיקודים. המטכ"ל ביקש לבדוק את הטסת הגייסות שנועדה לצמצם מרחקים, וימים רבים עמלו הצוותים הטכניים בהשמשת מירב המטוסים לקראת התמרון.

ב־17 באוקטובר קיבלה מיפקדת הטייסת ממטה החיל פקודת מבצע "צמד 26" להטסת גדוד חי"ר ויחידות מסייעות, בסך־הכול 850 חיילים, ועוד שש טונות של אספקה מעקרון לאילת. לביצוע המשימה הוקצבו לטייסת עשרים וארבע שעות, החל בשש בבוקר יום המחרת. מהלכי המבצע תואמו בין נציגי יחידת החי"ר והמשטרה הצבאית ובין קצין המבצעים של הטייסת, ובתדריך שנתנו אנשי חיל־האוויר סוכם שלפני עליית הכוחות למטוסים יסדרו אותם פקחי תנועה של המשטרה הצבאית לפי תפקידיהם בתרגיל. כל אותו לילה עבדו אנשי הצוותים הטכניים בפיקודו של אייב נוריק, ועם עלות השחר עמדו על המסלול שמונה מטוסים מוכנים להמראה: חמש "דקוטות" ושלושה מטוסי "קומנדו". זה היה מספר המטוסים הרב ביותר שהטייסת העלתה אי־פעם בבת־אחת.

בחמש בבוקר הגיע לשדה גל החי״ר הראשון. נראה שפקחי התנועה שכחו את כל מה שלמדו יום לפני כן, שכן עם הופעת אנשי החי״ר השתררה מהומה על המסלול. כתוספת לאנדרלמוסיה הכללית הגיעו במפתיע גם שתי משאיות עמוסות ציוד, שאיש לא הזכירן בפקודת המבצע או בתדריך. אף על פי שפקחי התנועה וקציני החי״ר התרוצצו חסרי־אונים ולא הצליחו להשליט סדר בכוחות המריא המטוס הראשון באיחור של רבע שעה בלבד, ואחריו המריאו עוד שבעה מטוסים נושאי גייסות; מראה מרשים לכל הדעות. ארבע שעות לאחר הגל הראשון המריא גל שני של מטוסים עמוסי חיילים ואחריו גל שלישי. מטוס אחד או שניים מכל גל נאלצו לחזור כלעומת שבאו לאחר שדמם אחד ממנועיהם, ובבדיקה התברר שהדלק באחת ממכוניות התידלוק לא היה נקי. למרות התקלות סיימה הטייסת את מבצע ההטסה שש־עשרה שעות לאחר שהחל — שמונה שעות לפני השעה שהועיד מטה החיל לסיומו.

למחרת היום, ב־19 באוקטובר, פרסה הטייסת לשדה חצור על הדרג האפסנאי והטכני שלה. כשנחתו המטוסים בשדה, שבמסגרת התמרון נועד להיות השדה המשני לאחר ששדה־האם הופצץ כביכול, מצאו אותו עזוב ומוזנח, ובעודם עוסקים בהתארגנות הוציא מפקד הטייסת הוראה להתארגן בהגנה היקפית מפני ״תקיפת אויב״. תוך כדי כך המריאו ארבע ״דקוטות״ להצנחה לילית של פלוגה לעיני מפקד החיל, האלוף אהרון רמז, השופט הראשי של התמרון, קצין צנחנים ראשי, אל״מ הררי, וקצינים בכירים אחרים. הצלחת התרגיל היתה תלויה בעיקר בביצוע הסימון המוסכם של חטיבה 7 בחירבת־רם־עלי: העלאת ארבעה אורות, אחד מהם ירוק, בצורת חץ, לכוון את המטוסים לשטח ההצנחה. וכך תיאר מפקד הטייסת, שהיה המוביל ומפקד הכוח המצניח, את ההצנחה של המטוס הראשון:

> המראתי במטוס המוביל בשעה 21:30 וכעבור מספר דקות הגעתי למטרה. בדרכי למקום ההצנחה עברתי מעל לאיזור שבו הייתי צריך לקבל את האות המְכַוון אך לא ראיתי אותו בשום מקום. כדי לא להכשיל את הפעולה נקטתי בשיטת קריאת מפה. נאלצתי לעשות זאת לאור הירח החיוור. דווקא בגלל הירח הראוּת היתה לקויה. כשטסתי לקראתו לא יכולתי לראות את פני הקרקע בכלל. ברגע שחציתי את כביש באר שבע-חברון הסתובבתי 180 מעלות שמאלה, וכשהירח היה מאחורי גבי התחלתי לראות את הקרקע. טסתי לאורך הכביש עד שגילתי את שני השבילים שביניהם נמצא מקום ההצנחה. כיוונתי את מכשיר הג׳יירו, ולפי המכשיר חזרתי שנית אל שטח ההצנחה בכיוון צפון-דרום. נתתי את האות לצנחנים והדבוקה הראשונה יצאה. לפי המוסכם בינינו, אותה דבוקה היתה אמורה לאותת את האות א׳ בפנס־כיס. המשכתי לטוס לפי מכשיר הג׳יירו והגעתי שוב למקום ההצנחה. ראיתי יפה את האיתות והדבוקה השנייה צנחה למטרה.[13]

ראש מחלקת ההדרכה, האלוף חיים לסקוב, שנמצא במטוס הראשון ועקב אחר זיהוי מקום ההצנחה ללא כל סיוע מהקרקע התפעל כל־כך מהביצוע, שברדתו מהמטוס קרא לטייס, לחץ את ידו ואמר: "לולא נכחתי במקום, לא הייתי מאמין שזה ניתן לביצוע..."

באותה עת פעלה חטיבה 7 באיזור ההצנחה כשאורות מכוניותיה דלוקים. הדבר גרם מבוכה אצל הטייס השני, שהבחין בארבעה אורות, חיפש ביניהם את האור הירוק — אך לא מצאו. הוא ביצע הקפות אחדות, וכשהיה עליו לְפַנות את המקום למטוס הבא הצניח את אנשיו לפי חישובים שעשה בהתאם לאורות שראה מתחתיו. במצב דומה מצא את עצמו גם המטוס השלישי, אך טייסו שב לבסיסו בלי להצניח את אנשיו. טייס המטוס האחרון הבחין באיתות הפנס של הדבוקה הראשונה והצניח את החיילים שהיו בבטנו במקום הנכון. בסיכום התרגיל התברר, שחטיבה 7 סימנה את כיוון ההצנחה שעתיים לאחר שהתרחשה בפועל, ובמרחק שבעה ק"מ מן המקום שהוסכם עליו מראש...

בשעות הבוקר המוקדמות של 21 באוקטובר הגיע המבצע לשיאו: רכבת אווירית של כל המטוסים השמישים — חמש "דקוטות" ושלושה מטוסי "קומנדו" — מעקרון לאילת ובחזרה כדי להחזיר את הגייסות. עשרות גיחות בוצעו אותו יום. אנשי הצוותים הטכניים של הטייסת עבדו עד כלות הכוחות, שכן גדול היה מספר נחיתות האונס ונחיתות החירום. למרות מספר המטוסים הקטֵן והולך, ולמרות שמטוסים רבים נאלצו לחוג בשמי הבסיס עד שיתבהר איזור הנחיתה, נמשכה הטסת יחידות החי"ר צפונה ללא הפסקה. עם זאת, היא התארכה מעֵבר לצפוי והמטוס האחרון נחת בעקרון ב־22 באוקטובר בשעה שתיים אחר חצות.

טיסה ארוכת־טווח

בשלהי אוקטובר 1950 הוחלט במטכ"ל להביא ארצה את עצמותיהם של שני טייסים מתנדבים, הנוצרי ג'ורג' (בז) ברלינג והיהודי יהודה לייב (לאונרד) כהן, שנספו בעת מלחמת השחרור בתאונת מטוס באיטליה, בדרכם ארצה. העברת הארונות נועדה להיעשות על־פי כל כללי הטקס, כיאה לשני לוחמים שנתנו את חייהם על מטרה נעלה. לביצוע המשימה הורכבה משלחת שכללה את ראש אגף המינהל, שמואל אייל, ואת נציג מטה חיל־האוויר, פול קדר (חומסקי), ובראשה הועמד נציג משרד הביטחון אפרים דקל. לקברניט המטוס התמנה עודד אברבנאל, טייס מוכשר ונועז אך חסר ניסיון בטיסות ארוכות־טווח, שסך כל שעות הטיסה שלו הגיע ל־850. טייס־המשנה היה דוד (דדה) בן־אור, שזה לא כבר עבר למטוסים הדו־מנועיים. עוד היו בצוות המטוס: המכונאי אלדד פרידמן, האלחוטן דני ששון, עוזרו גבי שטרסמן והנווט המנוסה משה מיטלמן.

ב־4 בנובמבר, כשעה לפני הזריחה, המריא המטוס למשימתו כשהוא מצויד בדלק, בשמן הידראולי, באלכוהול נגד התקרחות ובציוד ביטחון והצלה שכלל שתי סירות־הצלה, עשרה מצנחים, עשר חגורות־הצלה, קופסות מים ומזון, עזרה ראשונה וזיקוקים. מזג־האוויר היה נוח וההמראה בוצעה ללא קושי. שני הטייסים הישראליים, שחסרו ניסיון בנוהלי טיסה בין־לאומית ונחיתה בשדות בין־לאומיים, הוסיפו לשננם באוויר, ובכלל זה את נוהלי ההנמכה וההנחתה בעזרת מכשירים, למקרה שמזג־האוויר ישתנה לרעה. כעבור שלוש שעות של טיסה שלווה הבחינו, כמצופה, בחוף התורכי, אך בחולפם מעל לאי רודוס החל מזג־האוויר להשתנות והעננים התרבו והאפירו. המטוס החל מיטלטל. האלחוטן קרא לשדה אתונה אך לשווא. בסופו של דבר נוצר הקשר בזכות "דקוטה" אמריקנית שנקלעה לאיזור ותיווכה בין המטוס הישראלי לנמל־התעופה. האלחוטן קיבל רשות הנמכה עד גובה ההקפה, ובלי כל הקפה נוספת הנחית הקברניט את מטוסו ללא תקלות.

בטרם ימריאו להמשך דרכם נמסר לצוות המטוס, שרוב הטיסות האזרחיות באיזור בוטלו מחשש שמזג־האוויר עלול להשתנות לרעה. לאחר התייעצות קצרה החליט הצוות להמריא בכל זאת. בשל איסור טיסה מעל שטחים צבאיים נאלץ המטוס להתפתל בנתיבים שונים ומשונים. בגלל ההרים הגבוהים שבאיזור נסק המטוס לגובה 12,000 רגל, ותוך כדי טיפוס גבר הגשם הדק והפך למטר סוחף. מַגְבֵי החלונות של ה"דקוטה" המיטלטלת בסופה נעו כה וכה, אך הטיפות הקפואות נשארו על הזגוגיות. הטייס הפעיל גם את המאיידים, אך תחבולה זו לא הועילה הרבה. הקרח המצטבר צמצם את הראוּת לְפָנִים לאפס. לאתונה לא היה אפשר לחזור, ונמל־האוויר של רומא, שאליו עשו את דרכם, היה אפוף חזית קרה המתפשטת מערבה. הטייס הפעיל את מערכת האלכוהול של המדחפים בניסיון להמס את הקרח. שברי הקרח הנזרקים לצדדים פגעו בכנף המטוס, וחבטותיהם הבעיתו את היושבים בו. לפתע הפך גון העננים ירקרק והתפוצצות עזה נשמעה בקרבת המטוס. הקברניט בדק את מכשיריו ונוכח לדעת שהם מוסיפים לפעול. אכן, ראוי היה עתה אל קנינגהם* לתודה על ההדרכה שנתן לטייסים בטיסת מכשירים! בדיקה מהירה של סיבת הזעזוע העלתה, שעוזר האלחוטן הוריד ללא אישור את האנטנה המיטלטלת כדי לשפר את הקשר וגרם לפגיעת ברק בגוף המטוס. האלחוטן הראשי, שרכש ניסיון רב בחיל־האוויר הרוסי בטיסות מסוג זה והיה בעל חוש הומור, קרא ליושבים במטוס: "אל חשש. זה היה ברק בן שני מיליון וולט בלבד..." דעתם של הנוסעים נחה מעט.

כשהגיע המטוס מעל לעקב המגף האיטלקי הורה הנווט להנמיך כדי 500 רגל כדי להגיע לים הטירני. הטייס עשה כדבריו ויצא אל מתחת לעננים.

* אל קנינגהם — מתנדב אמריקני ממוצא אינדיאני. עזר רבות במלחמת השחרור ואחריה בהתמסרו להדרכת טייסינו, בעיקר בטיסת מכשירים.

כשראה את הים פנה צפונה לאורך החוף המערבי של איטליה. אז פנה לנווט ושאלו איך ימצא את שדה צ׳מפינו שבקרבת רומא, השדה שבו נועד המטוס לנחות, שהרי אין לו קשר והראות לקויה. הלה השיב לו: ״לפי קורס קגנוביץ.״* ואכן, מיטלמן הצליח לנווטם בדיוק רב והמטוס נחת נחיתה רכה בשדה צ׳מפינו. אל אנשי המשלחת ואנשי הצוות שהגיחו מן המטוס התקרב ג׳יפ, ומפקד השדה ירד ממנו והושיט לאלחוטן את האנטנות שנשמטו מזנב המטוס אל המסלול בשעת הנחיתה. המפקד התבונן באנשי הצוות הַלוּמֵי הטיסה ושאל מיהו הטייס שהעז לצאת לטיסה במזג־אוויר כזה. כשהצביע ששון על עודד אברבנאל שעמד בצד, ממוצע קומה, בעל פני נער וחבוש כובע גדול מידות, אמר מפקד השדה: ״אתה ודאי טייס ותיק?!״

״לא,״ ענה עודד, נבוך.

״אם כן, אתה מנוסה מאוד בטיסת מכשירים?!״

״גם זה לא!״

״מצבכם ודאי גרוע מאוד, אם שולחים אחד כמוך לטוס במזג־אוויר כזה...״ הפטיר המפקד לבסוף.

טיסת בלהות זו מאתונה לרומא ארכה חמש שעות ועשר דקות, במקום שלוש שעות וחצי. הצוות והמשלחת שוּפנוּ בבית־מלון מן הטובים ובינתיים תוקן המטוס, צוחצח והוברק. בשעה היעודה לטקס הועמדו אנשי הצוות משני עברי הפתח. משלחת של קצינים ואנשי צוות אוויר של חיל־האוויר האיטלקי הסתדרה אף היא בשתי שורות ליד אנשינו. מייד לאחר מכן הגיעו הציר, הקונסול, הרב הראשי של איטליה ונכבדים אחרים. השָׁליש הראשי של מפקד חיל־האוויר האיטלקי ייצג את החיל המארח. שני הארונות, עוטים דגלי הלאום, הובאו במכונית שחורה, הורדו בידי אנשינו והונחו לפני פתח המטוס. הרב והכומר ערכו בזה אחר זה את תפילות האשכבה — ליהודי ולנוצרי. בתום התפילות הוכנסו הארונות על כתפי הסגל למטוס. למחרת שב המטוס ונחת בחיפה. מכאן הועבר ארונו של ג׳ורג׳ (בז) ברלינג לבית־הקברות הנוצרי ביפו, שם נקבר בטקס צבאי מלא לאחר שהוענקה לו דרגת פקד־טיס. המטוס המשיך לעקרון, ומשם הועבר ארונו של יהודה לייב (לאונרד) כהן לקבורה בהר הרצל שבירושלים. גם לו הוענקה לאחר מותו דרגת פקד־טיס.

הצל״ש שכרת ברית בין טייסת התובלה לצנחנים

ב־13 בדצמבר 1950 ישבו במועדון הצנחנים של בסיס עקרון כמה קציני צנחנים ושלושה טייסים ושוחחו בעניינים מקצועיים. השיחה נסבה על צנחן, ששנה קודם לכן נתפס מצנחו בזנב המטוס המצניח, וכדי להצילו הטיסוהו אל

* קורס קגנוביץ — על שם לזר קגנוביץ, מבכירי המנהיגים הסובייטיים, שהורה לטלול מסילות־ברזל ברוסיה בימי מלחמת העולם השנייה. כשהתקשו הטייסים בניווט השתדלו ״לתפוס״ מסילת־ברזל והתנווטו בעזרתה.

מעל למפרץ חיפה. הצנחן קפץ אך נהרג ברגע שפגע במים. מאז הטרידה הבעיה את מפקדי הצנחנים, שכן מתחת לזנב ה"דקוטה" נמצאת מערכת גלגל זנב קבועה ובה זיז בולט, ולעולם יש חשש שמצנח עלול להיתפס בגלגל או בצירו. תוך כדי שיחה העיר אחד מקציני הצנחנים: "השבוע המצאנו עוגן בעל ארבע שיניים, לחילוץ צנחן במקרה כזה." לבקשת הטייסים מיהר הצנחן להביא את העוגן למועדון והציגו לפניהם. לאחר שהנוכחים בדקוהו היטב והעירו את הערותיהם הוסכם שמכאן ואילך יוחזק העוגן במטוס — על כל צרה שתבוא.

למחרת הוטל על עודד אברבנאל להצניח קבוצת צנחנים בהצנחת ראווה לפני קבוצת טירונים סמוך למחנה צריפין, כדי להלהיבם להצטרף לצנחנים. בשעה היעודה המריא המטוס ובו עשרים צנחנים, לרבות יהודה הררי, מפקד הצנחנים. חרטום המטוס הופנה לעבר משטח ההצנחה. רימון העשן הופעל בו, לסמן את נקודת ההצנחה, ועשרת הצנחנים הראשונים החלו קופצים. "לפתע," סיפר עודד אברבנאל, "אני מרגיש טלטלה חזקה בהגה. בעודי משתדל להשתלט עליו ולאזנו נכנס אלי המְשַלח שמואל רפאל ובישר שאחד הצנחנים נתפס בזנב. הפניתי את המטוס לעבר נחל רובין ונסקתי לגובה 2,000 רגל." לאחר שייצב את המטוס הפקיד הקברניט את ההגאים בידי טייס־המשנה, אברהם פורטוגלי, וניגש לדלת, לְצפות בנעשה. "הבחנתי שהצנחן נסחף לאחור בכוח אדיר. יהודה הררי הציע שנמשיך בכיוון הים כדי להטילו שם. סירבתי, כי דבריו הזכירו לי את המקרה שסופר עליו אמש במועדון הקצינים. לפתע קרא המשלח שעמד לידינו: 'יש לי כאן העוגן!' מייד הסתדרו שנים־עשר בחורים, הטילו את העוגן וניסו למשות את הצנחן. אך הסחיפה היתה עזה והמשייה קשה. ניגשתי לתאי, אחזתי בהגאים והטסתי את המטוס במהירות של 120 מיל לשעה. זו טיסה איטית ביותר. סגרתי מנוע אחד והנצתי את מדחפיו, ובמנוע פועל אחד הסטתי את המטוס בזווית של 30 מעלות."[14] במצב זה השליטה במטוס קטנה, מה גם שהוא החל לאבד גובה.

תוך כדי הפניית המטוס לעֵבר הים הורה אברבנאל לטייס־המשנה לגשת לדלת ולראות כיצד מתקדם החילוץ. באותה עת כבר נמצא המטוס בגובה 500 רגל, והצנחנים חסרי־האונים המשיכו בנסיונותיהם למשות את הצנחן שמיתרי מצנחו נקרעו והלכו בזה אחר זה. והנה, דווקא כשנראה היה שעומד להתרחש אסון, עלה בידיהם הדבר. על מה שהתרחש נאמר בציון־לשבח שהוענק לאברבנאל: "היה קשה לו ביותר לטוס כשמשקל נוסף קשור לגלגל האחורי של המטוס, אך הוא הראה קור־רוח, העזה ורוח־צוות, כאשר הגביה טוס וכיבה את אחד המנועים על מנת להקטין את לחץ האוויר, ועל ידי זה איפשר את משיכת הצנחן חזרה לתוך המטוס." תוך כדי נסיונות החילוץ עברה בכביש ירושלים-תל־אביב מכוניתו של שר התחבורה דאז, דוד רמז,

וזה צפה ברטט במעשה ההצלה. לאחר שנודע לו על סיומו הטוב של העניין, רשם את הטייס ב"ספר הזהב" של הקק"ל.

משהוכתרו המאמצים למשיית הצנחן בהצלחה, הועברה הידיעה לקברניט. זה נסק לגובה בטוח כשהמצנח נסחף אחרי הזנב כשובל. למרות הגרר החזק שיצר עברה הנחיתה ללא תקלות. לאחר הנחיתה שאל מפקד הצנחנים את הטייס אם יהיה מוכן להצניח בשנית את החייל שחולץ ונענה בחיוב. "דקוטה" אחרת הוכנה והצנחן ג'ורג' פרלוט עלה אליה והוצנח שוב, הפעם — בשלום. כך נכרתה ברית של אחוות־לוחמים בין הצנחנים לטייסת התובלה.

ימים אפורים בטייסת

עד כמה היתה אילת תלויה בטייסת התובלה באותם ימים ניתן ללמוד מהעברת אלפיים שתילים ושישה מאנשי משרד החקלאות לעיר ב־18 בדצמבר 1950. יום שלם עבדו האורחים בשתילה ובערבו שבו ב"דקוטה" צפונה.

באותם ימים גברה שוב המתיחות ביחסים עם מצרים, והיה חשש שהמצרים מְרַפּזים כוחות באיזור הגבול הדרום־מערבי. כדי ללמוד את העובדות לאשורן נשלחה "דקוטה", שטסה במשך שעתיים וארבעים וחמש דקות מעל הגבול המשותף וצילמה את האיזור כולו. מן התמונות נלמד שמצרים אכן תיגברה את כוחות החי"ר והתותחנים שלה. זמן קצר לאחר מכן נשלח מטוס נוסף להשלים את צילום הגבול — הפעם מגובה 15,000 רגל, וב־21 בדצמבר צולמה רצועת עזה כולה. מבצע זה נמשך כשעתיים וחצי ובוצע על הצד הטוב ביותר אף על פי שלא היו מיתקני חמצן במטוס. גם מן הצפון הגיעו ידיעות על כוננות בצבא סוריה ועל ריכוז כוחות על גבולה עם ישראל, וב־26 בדצמבר עלה מטוס "דקוטה" לאיזור הגבול עם סוריה וצילם את הרמה משטחנו, מגובה 10,000 רגל. הצילום נעשה במצלמות "פיירצ'ילד", שהותקנו זה לא כבר במטוס.

בראשית 1951 הגיעה מדרום־אפריקה קבוצה של חמישה טייסים, שעברו קורס־טיס אזרחי בארץ מוצאם וטסו בה על "קונסולים". עתה התגייסו כולם לחיל־האוויר והוצבו לטייסת התובלה. אחד מהם, ראובן שר, היה מארבעת הטייסים שהגיעו ארצה שנה קודם לכן, ולאחר ששכל את שלושת חבריו חזר למולדתו. אל הדרום־אפריקנים צורף גם הטייס הישראלי הוותיק בנימין כהנא, ובהדרכתו של עודד אברבנאל עברו החמישה אימונים מקיפים ב"דקוטה" ואימוני אירובטיקה במטוס "סטירמן".

עם הרחבת האימונים המשולבים בין בית־הספר לצניחה לטייסת התובלה וההצנחה פנה מפקד הטייסת אל מפקד בית־הספר לצניחה וביקש את "השלמת הציוד התעופתי והטכני הדרוש להצנחת יחידות צנחנים בתנאי

קרב." הוא אף תבע "להשיג ציוד זה במהירות האפשרית" כדי להתאימו לצורכי המבצעים העתידיים, ושני נימוקים נתן לדחיפות התביעה:

א. יש להניח שהכוח האווירי הקרבי שלנו לא יוכל למלא את כל התפקידים אשר יטילו עליו בבת אחת. לכן יש כבר בשלב זה לתכנן את מרבית פעולות ההצנחה שלנו בלילות.
ב. בגלל קצב המלחמה העתידה לבוא וממדיה, עלינו להיות מוכנים להצניח כוחות גדולים וחזקים בדייקנות רבה תוך תנאי קרב ובזמנים שהאויב לא יצפה לזה.[15]

עם פריטי הציוד שביקש מפקד טייסת התובלה וההצנחה נמנו: ציוד קשר אוויר־אוויר, ציוד קשר קרקע־אוויר, וכן ספסלי צד בכל המטוסים הבאים בחשבון להצנחה, בנימוק ש"הישיבה על הרצפה מעייפת את הצנחן מבחינה פיסית ורוחנית ועלולה לגרום לתקלות בציוד." כן ביקש מפקד הטייסת להתקין דלת שאפשר יהיה להסירה כלפי פְּנים תוך כדי טיסה. "הנימוק: טיסה בדלת פתוחה מורידה ממהירות המטוס ומכושר התימרון שלו. טיסה בדלת פתוחה, בייחוד בלילה בגבהים, או בתוך עננים, עלולה להשפיע בצורה שלילית על כושרם הפיסי והרוחני של הצונחים. טיסה כנ"ל מעל שטחי האויב אינה מאפשרת תאורה בתוך המטוס, ולכן לא תהיה אפשרות לצנחנים לבדוק את ציודם מספר דקות לפני הצניחה, בדיקה טכנית להחדרת הביטחון בצנחן." הדים רבים לא עוררה פנייה זו, למרות התזכורות ששלח מפקד הטייסת למפקד בית־הספר לצניחה.

תוך כדי כך התהדק שיתוף־הפעולה בין מפקד הגף המבצעי ומפקד גף האימונים. השניים הירבו לתאם תרגילים משותפים, הטיסו שישה־שבעה מטוסים יחד בתרגילים משולבים וליטשו טיסה מכונסת וצמודה ככל האפשר. כמו כן פיתחו תרגילי הצנחה במבנים צמודים, למרות הקשיים בביצועם. ביוזמתם, על דעת מפקד הטייסת ובשיתוף עם הצנחנים הוחל בפברואר 1951 בפיתוח ההצנחה במבנה "יהלום",* וכן טיסות ארוכות־טווח במבנה "אשלון ימני" ו"אשלון שמאלי", המתאימים לסוג זה של טיסות.** כמו כן עלה על הפרק הנושא החיוני של טיסות המכשירים, שעד כה הוזנח בטייסת ומשום כך לא הירבו בה לטוס בימים מעוננים.

* מבנה "יהלום" הוא מבנה טיסה של מעין צלב, שבו יש לכל המטוסים הגנה היקפית.

** "אשלון ימני" — כל המטוסים במבנה זה טסים מימין למוביל ונוטים באלכסון לאחור. בטיסה זו שדות הראייה וההגנה למטוסים טובים בעיקר כלפי האגף הימני. מבנה זה טוב להצנחה, כיוון שדלת ה"דקוטה" נמצאת מצד שמאל ואין מטוס אחד מפריע למטוס שלפניו. "אשלון שמאלי" — מבנה שכל מטוסיו טסים משמאל למוביל ונוטים באלכסון לאחור. בטיסה זו שדות הראייה וההגנה טובים כלפי האגף השמאלי. במבנה זה אסור להצניח מ"דקוטה", כיוון שהצנחנים יעלו על המטוס שאחריהם.

ג׳יפ מיטלטל בין גלגליה של ״דקוטה״

באפריל 1951 השתררה שוב מתיחות בגבולות, ועל הפרק עלתה הטסת תותחים על צוותיהם. התרגיל הראשון מסוג זה בוצע כבר ב־2 באפריל. בשדה עקרון הועמסו בחיפזון שלושה תותחי ״הוביצר״ 20 פאונד על צוותיהם והוטסו לאילת. שם נערכו התותחים וצוותיהם בהגנה היקפית סביב השדה, ועם סיום התרגיל ״התקפלו״ ושבו צפונה. להפתעת מפקדי התרגיל לא התעוררו בו כל קשיים, ומפקדי הגפים ארבל ואברבנאל שאלו את עצמם בסיכומו, מדוע לא לנסות גם הטסת ג׳יפ בתוך מטוס והורדתו בשטח.

בדיקה ראשונית העלתה שדלת המטוס צרה מדי להכנסת הג׳יפ, ודחיפתו באלכסון פנימה נמשכת זמן רב מדי. הוא הדין בשליפתו משם לאחר הנחיתה. השניים החליטו להרפות מהנושא, אך לא כן קציני הצנחנים. אלה חזרו וטענו: ״אילו היו לנו ג׳יפים אחדים בשטחי האויב, ניתן היה לעשות בהם שימוש רב ומועיל.״ ואמנם, פעולות התגמול המוגבלות שנעשו עד אז לא הוכיחו רמת ביצוע גבוהה, וחיוני היה להתכונן לשיטות אחרות של לחימה בשטח האויב.

יהודה ארבל הגה רעיון חדש: תליית ג׳יפ על מתלי הפצצות שמתחת לגחונו של המטוס. לאחר שגולגל הרעיון בטייסת הגישו ״פופקו״ למטה החיל, ומשם הוא הועבר למחלקת התכנון. המהנדס אריה הלל קיבל עליו לבדוק את הוצאת הרעיון אל הפועל, יחד עם מפקדי הגפים. בגלל החידוש שבעניין החליטו השלושה לפרקו למרכיביו ולטפל בהם אחד־אחד. כך, למשל, כשהסתבר שהגה הג׳יפ בולט אל מחוצה לו התקינו לכלי־הרכב הגה מתקפל, ועל־ידי כך הונמך הג׳יפ בכמה עשרות סנטימטרים. כדי למנוע את מעיכתו עם נפילתו ריפדו אותו בצמיגים ישנים מכל עבריו. להשגת מצנחי תובלה התגייסה הטייסת כולה. נערכו חיפושים במחסני החיל ובכל מקום העולה על הדעת, שמא השאירו הבריטים משהו מאחוריהם, אך כולם הסתיימו בלא תוצאות. לא נותר ל״פופקו״ אלא לנסות ולצרור יחד כמה מצנחי אדם, להוסיף להם אביזרים מאולתרים ולהפעילם כמצנחי תובלה. שתי בעיות טכניות ראשונות במעלה נותרו בלתי פתורות: הינתקותם של המצנחים והג׳יפ מהמטוס, והינתקות המצנחים מהג׳יפ בהיתקלו בקרקע, כדי למנוע את גרירתו אחריהם. משנראה היה שהתגברו גם על מכשולים אלה, התכוננו לניסוי המסוכן. הטייס חייב היה להמריא המראה עדינה ומדויקת, היות שמתחת לגחונו היה תלוי גרר גדול ומיטלטל, וכל תקלה קטנה עלולה היתה להסתיים באסון.

לאחר שנקשר הג׳יפ ונבדקו כל הפריטים הנוגעים להצנחתו לקחו איתם הטייסים אלחוטן וחמישה צנחנים, לכל מקרה שלא יבוא. ״׳פופקו׳ לקח את ההגה ואני ישבתי לצידו כטייס־משנה,״ סיפר עודד אברבנאל. ״אף כי חששנו מפני ההמראה עברה זו ללא תקלות, פרט למעט גרר ורעידות מנוע. לאחר

שנסקנו לגובה המתאים פנינו לעֵבר שטח ההצנחה שליד פלמחים.״ ״משאיזנתי את המטוס,״ סיפר ״פופקו״, ״התברר לי עד מהרה, שעם הג׳יפ שמתחת ניתן לטוס רק קצת מעֵבר למהירות ההזדקרות. זו היתה מיגבלה, אך לא חמורה מדי.״[16] בטיסה איטית, 120 מיל לשעה, ובגובה 100 רגל, המשיכה ה״דקוטה״ לשדה ההצנחה. לאחר הקפה אחת מעליו לחץ הטייס על המתגים, והכול במטוס נשמו לרווחה כשניתק הג׳יפ, שהרי נחיתה איתו היתה מסוכנת מן ההמראה. לאחר שניתק הג׳יפ נסקה ה״דקוטה״, עשתה עוד הקפה אחת והצניחה את הצנחנים. כשהגיעו החמישה לקרקע מיהרו לג׳יפ, בדקוהו ודיווחו: ״המצנחים לא הופרדו, הג׳יפ לא נמעך אך התחפר היטב בחול...״

זה היה ניסיון ראשון של הצנחת ג׳יפ מ״דקוטה״ בחיל־האוויר הישראלי, ואולי גם ניסיון ראשון מסוגו בעולם. הצלחת הניסיון עודדה את הוגי הרעיון להמשיך ולפתח את הצנחת הרכב. ואכן, תוך סיכונים רבים, שינויים ואילתורים נמשכו הניסויים כשנה. לבסוף, כשחשו שאפשר להתחיל באימונים מבצעיים, הוחלט לבצע ניסוי אחרון לפני מפקד החיל, האלוף חיים לסקוב, אנשי מטה החיל וקצינים בכירים אחרים.

בשדה שבקרבת הבסיס ציפה, חמוש וחגור בחגור־קרב, צוות צנחנים, שעם נחיתת הג׳יפ אמור היה לזנק עליו ולהפעילו. כשהופיעה ה״דקוטה״ מעל לשדה ומתחת לגחונה מיטלטל לו הג׳יפ, הוצת לא הרחק משם נר עשן, לסמן את שטח ההצנחה, והעיניים רותקו למטוס המתנהל בכבדות. ״כשלחצתי על המתגים ניתק הג׳יפ,״ סיפר ״פופקו״, ״אך כשהתבוננתי מתחתי הבחנתי שמצנחיו לא נפתחו והוא צונח ׳נר׳. ידעתי שהכול אבוד.״ הג׳יפ נחבט באדמה הרכה וננעץ עמוק בתוכה. לסקוב קם ממקומו, פניו חמורי־סבר, והפטיר: ״זה הג׳יפ האחרון שמתרסק בניסויים כאלה.״ מאותו היום חסל סדר הצנחת ג׳יפים מ״דקוטות״.

משבר בפיקוד הטייסת

בשלהי אפריל 1951 עבר יעקב אבישר לתפקיד אחר במטה החיל, ועל פני השטח עלתה בעיית הפיקוד על הטייסת. יוצאי ״מחלקת הטיס של הפלמ״ח״ תבעו את הפיקוד לעצמם ומולם התייצבו יוצאי ״קלוב התעופה״, שהיו בעלי צביון עירוני. מטה החיל הועמד בפני דילמה והוטל עליו להכריע במהירות בין ״נציג הפלמ״ח״, שמואל וידיליס, ו״נציג הקלוב״, עודד אברבנאל. ההכרעה נפלה לטובת וידיליס, ולאברבנאל הוצעה הסגנות. הוא סירב לקבל את התפקיד והתבקש להגיש מכתב הסבר. תוך ימים ספורים הורה מפקד החיל, האלוף שלמה שמיר, לקצין התעופה של הטייסת להעביר לעודד את תשובתו: ״אתה מקורקע לצמיתות ועובר להיות עוזר למפקח בבית־הספר לטיס.״ עוד באותו יום צרר עודד את חפציו ועבר לסירקין.

על תחושותיו עם קבלת התפקיד החדש סיפר וידיליס:[17] "התברר לי שהעניין לא פשוט כלל. הימים ימי צנע. הדלק למטוסים ניתן במשורה. לאימונים של ייעודי הטייסת לא הוקצב דלק כלל, אלא לאימוני טייסים בלבד. רכש מטוסים לא היה וחלקי־החילוף הקיימים לא הספיקו. בשל כך התמעט מספר הטיסות. מדי בוקר ירדו הטייסים למיפקדת הטייסת וציפו לטיסה שאולי תזדמן להם באקראי, ומצב־רוחם היה רחוק מלהיות שפיר. ככל שהפכתי בשאלות אלו הן נראו לי חמורות יותר. לבסוף החלטתי להעלותן על הכתב ולשולחן למטה החיל. תשובה עליהן לא קיבלתי מעולם." כשמונה חודשים פיקד וידיליס על טייסת התובלה ובתקופה זו העמיק שיתוף־הפעולה בינה ובין הצנחנים. באותם ימים חלו שינויים גם במיפקדת הבסיס: סא"ל גדעון אלרום יצא להשתלמות בחו"ל, ובמקומו התמנה סא"ל שלמה להט, ששב מהשתלמות בארצות־הברית.

הטייסת נודדת דרומה

בראשית אוקטובר 1951 הגיעו לטייסת התובלה וההצנחה ולטייסת "המבצרים המעופפים", שעברו ממעונות הקבע שלהן לאוהלים בסמוך למסלול "כדי להרגילן לתנאי קרב," פקודות־התראה להתכונן להעברה לבסיס חצור. בשתי הטייסות התקבלה החדשה במידה של קורת־רוח: תנאי השדה לא רק הכבידו על האנשים, אלא גם היקשו על התפקוד היומיומי של הטייסת. יום העי"ן נקבע ל־29 בחודש, אך בשל החריצות הרבה שאחזה באנשים החלה התזוזה עוד לפניו והסתיימה ביום המיועד. לאחר שיצאו אחרוני המטוסים עמוסי הציוד דרומה התרוקן הבסיס ומועקה ועצבות אחזו במי שנותרו בו. שניים מאנשי טייסת התובלה וההצנחה, סוקי קרמר ונתן (נתי) מרדכי פרידמן, החליטו שראוי לציין את הפרידה בטיסת־ראווה. השניים היו ידידים בלב ונפש, וכצמד נהגו לערוך טיסות אירובטיות במטוסי "סטירמן". הם מיהרו להמריא ב"סטירמנים" שלהם ופתחו בתרגילי אירובטיקה. למטה עמדו אנשי הבסיס ועקבו אחריהם בנשימה עצורה. באחת הצלילות פגע פרידמן בגדר הבסיס. אנשי הבסיס שצפו במתרחש אצו למקום האסון. נהג מונית בשם חיימוביץ, שעבר במקום במקרה, הקדימם. הוא התקרב למטוס אחוז להבות, שלח את ידו אל הדלת הבוערת, פרץ אותה ומשך את הטייס מבעדה; אך זה כבר היה ללא רוח חיים.◆

◆ נתן פרידמן נולד בירושלים ב־1929. בילדותו נדד עם הוריו לדרום־אפריקה, ובצבאה עבר קורס־טיס. משהוסמך לטיס עלה ארצה והתגייס לחיל־האוויר. על אף גילו הצעיר בלט ברצינותו, ולאחר שעבר קורס הסבה ל"דקוטות" היה לטייס מן המניין בטייסת התובלה וההצנחה.

כשהגיעו הטייסות לחצור התברר לאנשיהן ששמחתם היתה מוקדמת מדי. השדה שציפה להם היה עזוב ומוזנח. בלית ברירה הפשילו כולם שרוולים, ניקו את הבסיס, סיידו את שולי שביליו והכינו אותו לתפקידיו המבצעיים. כעבור זמן קצר קיבל יהודה ארבל (פופקו) את הפיקוד על הטייסת והתמסר במרץ רב להתארגנות בבסיס החדש. תוך זמן קצר, ולמרות התנאים הקשים, נכנסה הטייסת לתנופה חדשה, הן במשימות תובלה והן בהשתלבותה באימוני הצנחנים.

טייסת "המבצרים המעופפים"

בבסיס רמת־דוד, ליד טייסת ה"דקוטות", נמצאה גם טייסת קטנה של מטוסי "בי־17" ("מבצרים מעופפים"), שנרכשו בפרוץ מלחמת־השחרור מתוך ניצול הזדמנות מקרית, ולא במסגרת מדיניות־רכש מתוכננת. בשלהי 1949, בעוד הטייסים הישראליים מתאמנים במטוסי ה"דקוטה" לקראת שיבוצם כקברניטים בטייסות התובלה, תר סם פלדמן, מפקד טייסת "המבצרים המעופפים", אחר קברניטים ישראליים לטייסת שלו, תוספת לחגי אגמון (הוגו אלפרשטיין), שעלה מדרום־אפריקה ב־1947, ולטייס הישראלי ג'ק רטושניאק. הראשונים שגייס פלדמן מבין קברניטי ה"דקוטה" הישראליים, עוד במאי 1949, היו שלמה להט ויעקב בן־חיים ("בלקי"), ושניהם ראו בפנייתו אליהם מחמאה — ונענו. כחודשיים ימים התאמנו ארבעת הטייסים על "המבצרים" עד שקיבלו את הסמכתם כקברניטים. פרט להם הטיסו מטוסים אלה טייסים ספורים בלבד: ביל כץ, מפקד שדה עקרון (שגם בחן את הטייסים החדשים עליהם), סם פלדמן עצמו והטייס המתנדב מארצות־הברית טריג מסינג, שקיבל את הפיקוד על ה"מבצרים" מפלדמן במחצית השנייה של 1949.

ה"בי־17" הוא מכונה מורכבת ומסובכת להטסה ולאחזקה. שלא כ"דקוטות", שיועדו למבצעים מנהליים, זהו מטוס מבצעי בעל עוצמה אדירה. ארבעת מנועיו מעניקים לו כוח תמרון ונשיאה ניכר, והוא מצויד בחמש מכונות־ירייה: שתיים בצריח התחתון, שתיים במותניים ואחת מאחור, בזנב. אף כי בטייסת היו שלושה "מבצרים" בלבד, נזקק כל מטוס לתשעה אנשי־צוות: שני טייסים, נווט־מטילן (היושב באפו של המטוס ושולט על לוח שחרור הפצצות), אלחוטן וחמישה מקלענים, כל אחד בצריחו.

כשעברו טייסת "המבצרים המעופפים" וטייסת התובלה משדה רמת־דוד לעקרון ערכו שתי הטייסות מיסדר פרידה מן השדה שאליו נקשרו כל־כך. המסדר לווה מטס־הצדעה משולב מעל בימת הצדעה, שעליה ישבו נכבדי החיל ומוזמנים. לאחר כמה יעפים משולבים הנמיכו שלושת "המבצרים" הענקיים אל השדה והחליפו מבנה פעמים אחדות. תוך כדי כך החליט המוביל, טייס ישראלי, לבצע מטס נמוך ביותר, כדי להמחיש למוזמנים

ולצופים את שליטתו במטוס. הוא צלל לעֵבר הבימה עד כי כנפי המטוס כמעט נשקו לראשי המוזמנים. לרגע התעוררה חרדה שהנה עומד להתרחש דבר נורא. שני הטייסים שמאחור, אף הם ישראלים, חשו שהטייס המוביל אינו אומד נכון את הגבהים, "שברו" לצדדים והגביהו, בעוד חברם המוביל נוסק אט־אט. לאחר המטס ננזף הטייס המוביל. היה זה טייס שנהג לדבר בגנותם של אנשי המח"ל ולהפחית בערכם. עתה הוסבר לו שעדיין עליו ללמוד פרק נכבד במלאכת הטיס...

בעקרון המשיכו ה"מבצרים" במסכת אימוניהם, שכללה בעיקר אימוני טייסים, אימוני נווטים בטיסות ארוכות, אימוני הפצצה וטיסה נמוכה. בשלהי 1949 נערך תמרון ראשון של צה"ל, תמרון צנוע בהיקפו, וכדי לְשַוות לו מימד מוחשי יותר הוחלט לשתף בו את "המבצרים". המטוסים היו אמורים לטוס חמושים פצצות חיות מעל תל־אביב, כדי להמחיש לתושביה מהי אוירת מלחמה; וכדי שההמחשה תהיה מלאה היו מי שהציעו, שבמסגרת התרגיל יטילו "המבצרים" את הפצצות לים בקרבת חוף העיר. "כיוון שהכרתי את מצבם הטכני של 'המבצרים'," סיפר שלמה להט, שבימי התמרון סופח למטה החיל כקצין מבצעים, "סירבתי למלא את ההוראה. פירושה היה לסכן את העיר סיכון של ממש, שכן שמישותם של המטוסים ואמינותם של נושאי הפצצות ושאר המערכות הטכניות היתה ירודה ביותר וכל תקלה עלולה היתה לגרום להישמטות הפצצות."[18] מפקדי התמרון עמדו על דעתם, וכשראה שלא יצליח לשכנעם פנה להט אל מפקד החיל, האלוף אהרון רמז, וזה הורה להפסיק מייד את שיתופם של "המבצרים" בתמרון.

כל עוד היתה הטייסת מורכבת ברובה מאנשי מח"ל — בהם טייסים עתירי ניסיון שהיו לשֵם דבר בעולם התעופה — לא הורגש צורך באישיות מרכזית שתנהיג ותכוון אותה. ואולם כשהחלו אנשי המח"ל לחזור לארצותיהם והותירו אחריהם טייסים ישראליים חסרי ניסיון, גברה תחושת חוסר המנהיגות בטייסת. חודשים אחדים פיקד על "המבצרים המעופפים" טריג מסינג, ועיקר הישגו היה גיבוש הטייסת ומאמציו להכין פיקוד ישראלי לעתיד לבוא. הוא אף שכנע טייסים ישראליים נוספים להצטרף לצוות טייסי "המבצרים", ובזכות מאמציו הצטרפו אליהם פנחס (פיני) בן־פורת ונחום רפפורט. בשלהי פברואר 1950 עבר הפיקוד על הטייסת לראשונה לידי טייס ישראלי, יעקב בן־חיים. לידו שימש כקצין שלישות קרל מרכס, ישראלי שהיה נווט בחיל־האוויר המלכותי במלחמת העולם השנייה. כ"יקה" במוצאו הקפיד מרכס על רישומים מדויקים ומנהלה תקינה, דבר יוצא דופן באותם ימים. הנווט סטפן (פלץ) לרון, שרכש גם הוא את נסיונו במסגרת חיל־האוויר המלכותי, ארגן, הדריך ואימן את נווטי הטייסת והביאם לרמה נאותה.

ל"מבצרים" הגדולים מערכות חשמליות והידראוליות מורכבות. על כן נדרשו להם אחזקה טובה ורמה טכנית נאותה. בתחום צוותי הקרקע שפר

גורלה של הטייסת. בין מכונאיה היה יהודי יוצא רומניה, פליט שואה ושמו פוטרמן, אשר נשלח למחנה כפייה והועסק אצל הגרמנים כמכונאי מטוסים. עתה, כסמל אחזקה בטייסת, ראה פוטרמן בעבודתו עבודת קודש. הוא טיפל במטוסים מבוקר עד שעות הלילה המאוחרות ומצב־רוחו נקבע על־פי מידת שמישותם. בניגוד לפוטרמן הנלהב היה הקצין הטכני של הטייסת פרידמן — אף הוא פליט שואה מפולין — אדם מאופק, ובשלווה רבה היה מנתח כל תקלה ומסביר לטכנאים את אופייה ואת הדרך להתגבר עליה. בתקופה זו עסקה הטייסת בעיקר בסיורים לטווח רחוק, בטיסות מודיעין, בטיסות לילה מבצעיות וכן באימוני ניווט, התגוננות וטיסה נמוכה ובתרגילי הפצצה. למעשה, כל נושא ההפצצות של החיל היה בידי שלושת "המבצרים", וה"דקוטות", שעסקו בהפצצות במלחמת השחרור, שבו לתפקידן המקורי — התובלה.

יעקב בן־חיים, ראשון המפקדים הישראליים של הטייסת, הכניס אותה לשיגרה טובה של אימונים ואיפשר לטייסים לפעול לפי שיקול־דעתם ולְמַצות את כושר הביצוע שלהם. כמו כן הניח את היסודות לעבודת־הצוות בטייסת, היבט שמבחינתו נבדלו הטייסים הישראליים מטייסי המח"ל, שהיו אינדיבידואליסטים ביסודם. בשלהי 1950 הועבר בן־חיים לתפקיד בכיר במטה החיל, ויורשו, פנחס (פיני) בן־פורת, תרם את תרומתו לגיבוש רוח הצוות בנותנו דוגמה אישית ובחנכו את אנשיו לדבקות במטרה וליושר מקצועי. כשפרש בן־פורת מהחיל והיה לאחד הקברניטים הראשונים בתעופה האזרחית עבר הפיקוד לידי סגנו, הטייס יליד רוסיה נחום אפרת (רפפורט). בשלב זה כבר התגבש בטייסת גרעין ישראלי חזק, ומטייסי המח"ל ששירתו בה בזמנו נותר רק טריג מסינג, שמילא עתה תפקיד של טייס מן השורה.

גם ב־1951 המשיכה הטייסת באימוניה הקשים, לא רק במסגרתה היא אלא גם בשילוב עם טייסת־הקרב: בגלל ממדיהם היוו "המבצרים" מטרה מצוינת, ומטוסי־הקרב התאמנו עליהם בטיווח ובתקיפה. תוך כדי כך תרגלו הם עצמם התגוננות והתחמקות. במסגרת אימונים אלה הרחיקו "המבצרים" עד קפריסין, ואף מעֵבר לה. באימוני הלילה התמחו הטייסים בטיסות במבנה מכונס. טיסות כאלה דורשות ריכוז ניכר ודריכות מרבית, אך שכרן בצידן: "המבצרים" המכונסים יוצרים שדה־אש אדיר, הן בשעת תקיפה והן בהגנה היקפית.

ב־29 באוקטובר 1951 עברה הטייסת לבסיסה החדש שבשדה חצור, ומשם המשיכה בפעילותה השיגרתית.

תיקון מטוס "נורסמן", בסיס עקרון, 1949

טייסת א', גף הנגב, ניר עם, 1949

טייסי הטייסת הקלה (מימין לשמאל: מאיר חופשי, יוסף שטיינמן, בידילבסקי, כהן)

חניכי קורס טיס מינוס 1 בעקרון, 1949

רודי אוגרטין, טייס יהודי מתנדב
מארצות־הברית, 1949

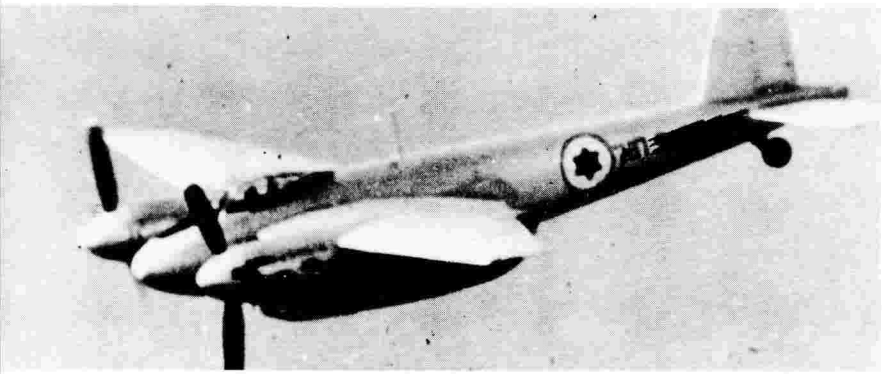
סיד כהן, טייס יהודי מתנדב
מדרום־אפריקה, 1949

מטס מטוסי "הרוורד", 1949

טקס חילופי מפקדי החיל (האלוף שלמה שמיר מקבל את הפיקוד מהאלוף אהרון רמז), 1951

מפקדת חיל־האוויר ביפו

ארבעת בוגרי קורס הטיס הראשון בישראל (מימין לשמאל: [עומדים] מוטי הוד, טיבי בן־שחר [יושבים] ישעיהו גזית, דני שפירא)



ה"מוסקיטו" הראשון, 1949

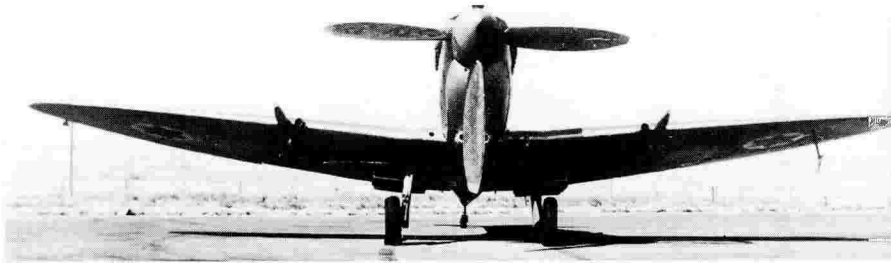
בתום תרגיל (מימין לשמאל: אלי פיינגריש, מוטי הוד), 1949

ישיבת מטה החיל (מימין לשמאל: סא"ל עזר וייצמן, אל"מ יהודה רבין, רס"ן שמואל, אל"מ דן שמשוני, אלוף אהרון רמז, סא"ל יוסף רענן, אל"מ אליעזר בודנקין, אל"מ שמואל אייל, אל"מ הימן שמיר, רס"ן ברוך טוב)

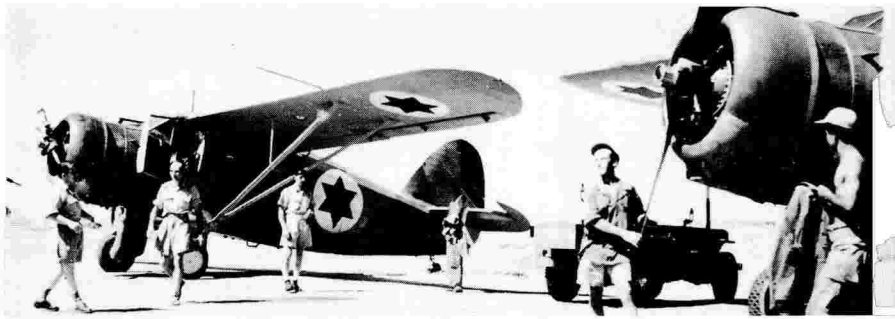
חדר מבצעים במלון הירקון בתל־אביב, 1949

מימין לשמאל: רס"ן בר סלע, "בוף" בן־יום, סיי פלדמן, 1950

מטוס "סטירמן", 1950



מטוס "ספיטפייר", 1950



מטוסי "נורסמן", 1950

מטוס "מוסטנג", 1950

ה"רפיד" האדום לאחר יירוטו, 1950

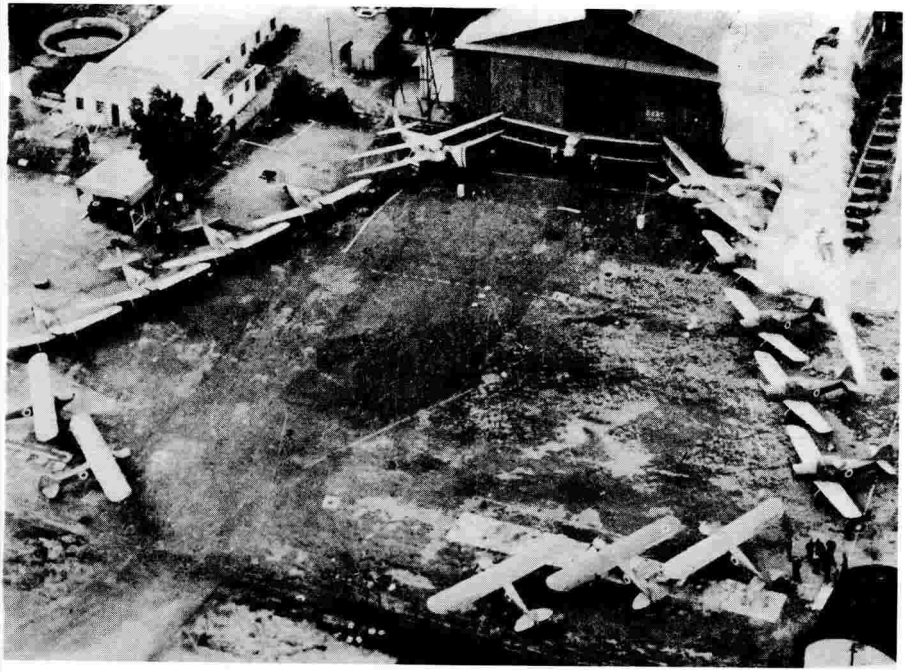
טייסי טייסת 105, 1952

מסיימי קורס מדריכי תקיפה על "ספיטפייר", 1952

טייסת בי־17, 1952

באימונים בהרמת דואר על־ידי מטוס קל

מטוס "פייפר" במבצע נגד מסתננים, 1953



הטייסת הקלה, 1953

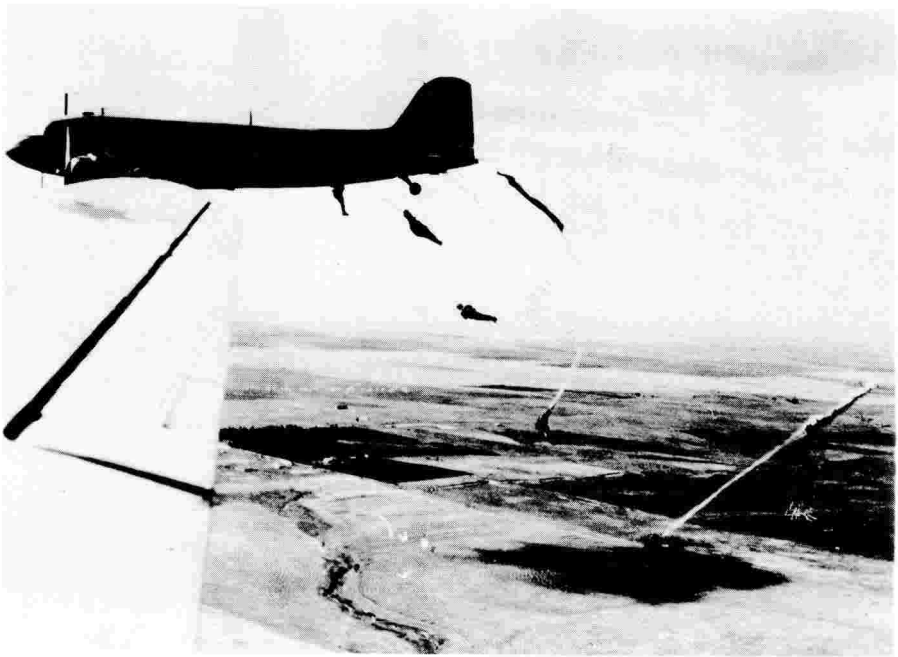
טייסת "מוסטנג" (מימין לשמאל: [עומדים] אהרון יואלי, בני פלד, עזר וייצמן, יוסף קירר, טיבי בן־שחר, השמות של שני האחרונים לא ידועים [יושבים] יעקב נבו, יהודה פרי, עירא שמואל, מנחם בר

בוגרי קורס "מטאור" מס' 1 (מימין לשמאל: [עומדים] דני שפירא, אהרון יואלי [יושבים] יאק נבו, אלון [פלאצ'ק] יוסף)

אחד משני מטוסי ה"וומפייר" המצריים, שהופלו על־ידי אהרון יואלי ויואש צידון על־יד קיבוץ יד מרדכי ב־1 בספטמבר 1953

המסוק הראשון בחיל־האוויר, "הילר" 360

שדה תימן



הצנחה ממטוס "דקוטה", 1953

מטה חיל־האוויר ברמלה, 1954

מבצע "ירקון", המחלצים עם הסיירים, 1955

חימוש מטוס "מוסטנג", 1956

בני פלד עם הבאת מטוס ה"מיסטר", 13 באפריל 1956

לראשונה על סף מלחמה: מבצע "בין הבתרים"

מהפכת יולי 1952 במצרים בישרה שינויים מדיניים וצבאיים במזרח הים התיכון. בתוך פרק־זמן קצר התברר, שאין פני מנהיגיה החדשים של מדינה זו לשלום. יתרה מזאת, ניתן היה להבחין בהקצנה גוברת והולכת בעמדת מצרים וסוריה כלפי ישראל. מנהיגי סוריה דיברו על איחוד עם מצרים, ותוך כדי כך פתחו הסורים באש לעבר ישראל. הקרבן העיקרי היה קיבוץ תל־קציר שלרגלי רמת הגולן: בחודשים נובמבר ודצמבר 1952 הוא הופגז כמעט מדי יום.

ב־30 באוקטובר החרימו המצרים מטען בשר שהיה בדרכו לישראל. היה בכך ביטוי ברור לשינוי במדיניותה של מצרים לגבי מַעבר סחורות לישראל. ממשלת ישראל פנתה אל ארצות־הברית, בריטניה, צרפת ומדינות אחרות וביקשה מהן שיעשו באמצעות האו"ם להפסקת ההתנכלויות למטענים ישראליים בתעלת סואץ, ובינתיים נמסר שמצרים מבצרת את האי טירן ואת ראס נאצרני בכוונה לחסום את השיט הישראלי למפרץ אילת וממנו. חששה של ישראל מפני מצור ימי באיזור זה החריף והלך, וראש הממשלה ושר הביטחון הורה למטכ"ל להכין בהקדם תכנית למיגוּר הביצורים החוסמים את המיצרים ולאפשרות כיבושם והחזקתם. לראשונה מאז נחתמו הסכמי שביתת־הנשק נראתה התחדשות המלחמה בין ישראל למדינות ערב כדבר אפשרי.

ישראל ביקשה להעמיד במבחן את איומה של כת הקצינים השלטת במצרים ועשתה הכנות לשלוח אונייה עמוסת מטען מאחת מארצות אפריקה לעבר מפרץ אילת. היות שזירת ההתנגשות הצפויה היתה באיזור מיצרי טירן, הרחק מגבולות הארץ, לא היה ספק שחיל־האוויר הוא שיפתח במערכה. לכן הוטל על החיל להגיש בדחיפות "הערכת מצב אוויר" לשתי אפשרויות: פעולה מוגבלת באיזור מיצרי טירן — ופעולה נרחבת, במקרה שתיפתח מערכה כוללת. מערך פתיחה זה כונה בשם מבצע "בין הבתרים". מטה החיל אכן הכין מיסמך על מצב הכוחות באוויר "להפעלת החיל כדי לוודא מַעבר אוניות סוחר דרך ים סוף ומיצרי טירן, עד מפרץ אילת" בזיקה לפקודת המבצע "בין הבתרים". במיסמך נעשתה הערכת־מצב של היכולת הממשית והעכשווית בציוד, במטוסים, בשדות־תעופה, בהגנה אווירית, ברוח לחימה ובעדיפות באוויר של כוחותינו לעומת חילות־האוויר של מצרים וסוריה.[19]

הערכת־המצב לא היתה מעודדת ובסיכומה נקבע, שבתנאים שווים "יחסי הכוחות מבחינה איכותית וכמותית מראים על עדיפות לאויב." בידי האויב — כך נאמר — מטוסי קרב בוכנה, מטוסי קרב סילוניים, מפציצים בעלי ארבעה מנועים ומטוסים לתובלה בינונית. המטוסים הללו מסוגלים לבצע כל תפקיד שיוטל עליהם, אם כי בפעולות יום בלבד. עם זאת, מטוסי הסילון של

מצרים וסוריה עדיין מוגבלים בשל אי מיומנותם של טייסיהם. לעומת זאת לישראל מטוסי קרב בוכנה ומטוסי קרב הפצצה, מספר קטן של מפציצים בעלי ארבעה מנועים, מטוסי תובלה בינונית ומטוסי קישור וצילום. סיכום תכונות המטוסים הצביע על עדיפות לאויב בקרבות אוויר ובהפצצות וצליפות ביום, בעוד שלמטוסינו נרשמה עדיפות בתקיפות מגובה נמוך ובתקיפות לילה, למרות הגבלתם של מטוסי קרב הלילה שלנו לביצוע גיחה אחת בלבד ללילה. במיסמך נקבע עוד, כי חימוש המטוסים המצריים וחימוש מטוסינו דומה, הן בכמות והן באיכות, וגם קצב הגיחות ושמישות המטוסים של שני הצדדים בשעות היום שקולים, עם נטייה קלה לטובת המצרים. במערך ההגנה הנגד־מטוסית נקבעה לישראל נחיתות בולטת: שדות־התעופה של האויב, עריו והנקודות האסטרטגיות שלו היו מוגנות ברשת נ"מ ואילו שמי ישראל היו מופקרים למעשה, שכן פרט לארבע טוללות נ"מ המוצבות בארבעת בסיסי התעופה שלה לא היתה אף סוללה אחת להגנת שמי המדינה. רשת המכ"ם המצרית כיסתה כיסוי מוחלט את בסיסינו הדרומיים, בעוד שרשת המכ"ם של ישראל יכלה לתת התרעה של עשר דקות לכל היותר. הקשר האלחוטי והקווי ומהירות העברת הידיעות הוצגה כשווה אצל שני הכוחות וכדומה ביעילותה.

את נסיון־הקרב ורוח הלחימה והפיקוד אמדה הערכת־המצב כשווים בישראל ובמצרים, אך נתנה לישראל עדיפות־מה על הסורים. "לנו מספר רב יותר של שדות־תעופה וטיבם עולה על זה של האויב ואפשרויות הפריסה שלנו טובות יותר," נאמר עוד במיסמך.

באשר לזירה הדרומית, שבה צפויים מטוסינו לתקוף, ובאשר לגישה אליה, נאמר, שעלולים להתעורר קשיים בניווט בשל הנוף החדגוני וחסרונם של אמצעי זיהוי בשטח. אשר ל"זמן ומרחב" של מטוסי קרב הבוכנה ומטוסי קרב הסילון של האויב נאמר שהם מסוגלים להגיע למטרה ולשהות מעליה זמן סביר לביצוע יעפים אחדים מעליה. בשביל מטוסינו — מטוסי הקרב ומטוסי הקרב הפצצה "מוסטנג פי־51" ו"מוסקיטו", שימריאו משדות חצור ועקרון עד ראס נצראני, טירן ושארם א־שייך — "זמן ומרחב" אינם מהווים בעיה, שכן הדרך למטרה תָּאֲרך שעה ועשר דקות, דבר המאפשר שהייה בת 90 דקות מעל למטרה. לעומת זאת לא יהיה אפשר להיעזר במטוסי ה"ספיטפייר" שלנו, שטווחם מוגבל והם אינם מסוגלים להגיע משדותינו הנוכחיים לאיזור המטרה.

בהשוואת המנהלות נקבע כי למנהלה שלנו יש עדיפות על האויב לגבי איזור זה, היות שמקורות האספקה שלנו יהיו קרובים יותר למטרה וכושר הניידות שלנו יאפשר פריסה תוך עשר שעות, בעוד שהאויב יזדקק לארבעים ושמונה שעות לפחות.

המיסמך קבע שבגלל העסקת מומחים זרים במערכת הביטחון ובגלל העיתונות המקומית, המפרסמת ידיעות בצורה בלתי מבוקרת, לוקים המצרים

מבחינת "בטחון שדה". לעומת זאת, יכולת שבירת הקודים שווה אצל שני החילות היריבים.

מתוך שיקול הנתונים המדיניים והאסטרטגיים ניתן היה ללמוד, שאם יחליטו הסורים להצטרף למערכה נגדנו, הם יעשו זאת יומיים־שלושה אחרי תחילת העימות בזירה המצרית. לפיכך יהיו לנו שני ימי מלחמה בלבד עם אויב אחד ובזירה אחת. אם לא ייחרץ גורל המערכה בתוך יומיים אלה לטובתנו, צפויה לנו מערכה בשתי זירות נפרדות ורחוקות זו מזו, דבר שיתבע את פיצול כוחותינו.

מטה חיל־האוויר גיבש אפוא שתי תוכניות תקיפה למקרה שתיחסם דרכה של אוניית המבחן הקרבה למיצרי טירן: תקיפה מוגבלת בכוונה להרוס את הביצורים וכלי המלחמה במיצרים — ופעילות מורחבת אם תתרחב ההתנגשות לכדי מלחמה. בין כך ובין כך, נקבע כי יש להשאיר את הפריסה הנוכחית של הטייסות, פרט להעברת שישה מטוסי "ספיטפייר" לשדה חצור במקרה של הסלמה מורחבת, ולהעמיד את החיל כולו במצב הכן.

אשר לשיטת הפעולה הרצויה המליץ המיסמך לתקוף עם אור אחרון, מתוך הנחה שחיל־האוויר המצרי, בשל מיגבלות מטוסיו, לא יוכל להשיב תקיפה בלילה, או לתקוף עם שחר ולשתק את שדות־התעופה המצריים כדי שהמצרים לא יוכלו להזניק מטוסים לתגובה מיידית. גם אם יתלכדו האויבים, המצרי והסורי, ויעשו חזית אחת, הומלץ להעדיף את תקיפתם והריסתם של הבסיסים המצריים לפני הסוריים. הפעולה בשתי התכניות תיעשה בטיסה בגובה נמוך, תוך ניצול פני השטח בגישה למטרות, כדי להקל על ההתחמקות ממכ"ם האויב ולנצל את יכולתם של מטוסינו, את מיומנותם של טייסינו בטיסה זו ואת מיגבלות מטוסי האויב. מתוך התאמה לתכניות שגובשו הומלץ שמַעבר אוניית המבחן במיצרי טירן יתבצע שעה וחצי לפני אור אחרון.

והרי פירוט התכניות:

תכנית א:

תכנית פעולה במקרה של הפרעות לאונייה מצד כוחות היבשה/ים

כוחות ויעדים:

(1) 6 מטוסי "מוסקיטו" דגם 6 יטוסו, תחת פיקוד אחד, בגובה נמוך עד לנקודה קרובה לראס נאצרני, שם יתפרסו בזוגות למטרות ראס נאצרני, שארם־א־שייך והאי טירן. הדרך חזרה תיעשה בזוגות נפרדים.

(2) 6 מטוסי "מוסטנג פי־51" יהיו במצב הכן בשדה עקרון להגנה נגד מטוסים.

(3) שני "פייפרים" יעמדו תחת פיקוד מיפקדת פיקוד דרום.

(4) 3 "רפידים" יחנו בעקרון, לפינוי פצועים.
(5) 2 "דקוטות" יחנו בעקרון, במצב הכן. אחת לקיום קשר בין האונייה, אילת ומיפקדת הפעולה, השנייה לאספקה מוטסת.

מערך הכוחות:
מערך חיל־האוויר נשאר במצב הקיים, פרט לתזוזת טייסת 101 (הקרב) לשדה עקרון. גם מערך הנ"מ יישאר במצב הקיים.
אם פעולות האיבה יתרחבו בשל תגובת חיל־האוויר שלנו על ההפרעה לאונייתנו וחיל־האוויר המצרי ירחיב את העימות על־ידי תקיפת בסיסינו, יש להפעיל את תכנית ב, התכנית המורחבת, תוך שמירה על שני עקרונות:
א. בשל עדיפות האויב במטוסי קרב, יש להימנע מלנהל קרבות־אוויר בשעות היום.
ב. יש להפעיל את התכנית רק אם תהיינה ידיעות מודיעיניות, שכוחות האויב מתכוננים לפעולה נגד בסיסינו.

תכנית ב
זמן התקיפה הטוב ביותר (מבחינתנו) הוא תקיפה עם שחר ביום העי"ן + 1
כששיטת הפעולה: תקיפה בגובה נמוך את בסיסי האויב.
פרטי התכנית:
6 מטוסי "ספיטפייר" לאל־עריש
6 מטוסי "מוסקיטו" לקהיר מערב
6 מטוסי "מוסטנג" לאינשאס
6 מטוסי "מוסקיטו" לחלואן
6 מטוסי "ספיטפייר" להגנת נ"מ בצפון הארץ
6 מטוסי "מוסטנג" יישארו בעתודה של מטוסי־קרב לטווח ארוך ובכוננות להגנת נ"מ
2 מטוסי "בי־17" בכוננות להפצצה
מערך הכוחות — יישאר כמו בתכנית א פרט לתזוזת 6 מטוסי "ספיטפייר" לשדה חצור

בסופו של דבר לא עצרו המצרים את האונייה טעונת הסחורה, שהיתה בדרכה לאילת, ומבצע "בין הבתרים" נשאר בחזקת תיק מעלה אבק במטה החיל; אך "המבצע שלא בוצע" הדליק אור אדום במטכ"ל, במטה החיל ואצל האחראים לבטחון המדינה, שכן מלחמה הנפתחת כששני הכוחות שקולים עלולה להסתיים בתבוסה רבתי. הלקח היה חד־משמעי: יש לצייד, לחמש ולאמן את חיל־האוויר מהר ככל האפשר, שכן ברור היה שהמבצע לא בוטל לצמיתות; הוא רק נדחה לזמן לא־ידוע.

פרק שישי

חיל־האוויר מ־1952 עד ערב מבצע "קדש"

טייסת התובלה

שנת 1952 לא ידעה אירועים דרמאטיים בתחום הביטחון. השפל הכלכלי בארץ, והצנע שהכריז עליו השר דב יוסף כדי להבריא את כלכלת המדינה הצעירה, עמדו במרכז ההתעניינות הציבורית. הציבור הישראלי קרא ושמע רק על גניבות של פרות וסוסים בידי שודדים ערביים שיצאו מכפרי המשולש, או על חבורות מבריחים שחצו את הנגב. נגד אלה פעלו בעיקר יחידות חי"ר ומשטרת ישראל, ועל פי רוב ללא הצלחה רבה. משרד הביטחון בשיתוף עם משרד החוץ המשיך אמנם בחיפושים אחר נשק כבד ומטוסים, אלא שאף עתה, כבימי מלחמת השחרור, נאלץ צה"ל להסתפק בַּמצוי, בכלים של העבר, ובדרך־כלל לא היה אפשר להשיג את האמצעים הדרושים לעתיד, לרבות מטוסים, ובעיקר מטוסי תקיפה, קרב והפצצה.

מצב־הרוח ששרר בטייסות חיל־האוויר היה קרוב לדכדוך. ההילה שאפפה את החיל בימי המלחמה הלכה ונמוגה. טייסי המח"ל עטורי התהילה נמצאו זה מכבר מעֵבר לים והחיל היה נתון בשיגרה אפורה של אימונים במטוסים משומשים ותשושים, שבעצם הטסתם היה משום עלבון, שלא לדבר על החשש.

אף כי המטה קמץ את ידו אפילו במה שקשור לצורכי האימונים, המשיכו אנשיו להתוות תכניות ולעשות הכנות מבצעיות לעת שירווח. כבר באוקטובר 1951 הגיש קצין המבצעים למפקד החיל "תכנית אימונים מתקדמת לצוות־אוויר של תובלה בינונית", שמטרתה להביא את צוות־האוויר "לרמה מקצועית אחידה המקבילה לרמה הנדרשת מצוות־האוויר המשרת בקווי־תעופה בינלאומיים." היתה זו תכנית מפורטת ביותר, החל בבדיקת המטוס, ביקורת מנועיו ומכשירי העזר שלו וכלה בנוהג ונוהל בשעת טיסה.[1]

בשלהי 1951, כשהתהדק שיתוף־הפעולה בין טייסת התובלה לצנחנים, עסק מטה החיל בבדיקת "השלמת הציוד התעופתי והטכני הדרוש להצנחת יחידות צנחנים בתנאי קרב." קצין המבצעים הממונה על התובלה במטה הגיש מסמך מפורט ביותר,[2] ובו תבע בין השאר התקנת סידורי אוורור וחימום במטוסים, בנימוק ש"משך הטיסה עד למקום ההצנחה עלול להיות ממושך. הטיסה עלולה להיעשות בגבהים גבוהים מעל שכבות עננים," והצנחנים עלולים אפוא להגיע ליעדם מעולפים או קפואים. כותב המיסמך גם ביקש להתקין במטוסי ה"דקוטה" סידורי האפלה, קשר טלפוני פנימי בין הטייס הראשון והמַשלֵח, אורות לטיסת מבנה לילה ומתקן להסתרת להבת צינור הפליטה, וכן הציע לצפות את מיכלי הדלק במעטפת גומי. "אין כל סיבה שמטוס גדול ומועיל יֵצא משימוש בשעת קרב אך ורק מפני שפגע קליע במיכלי הדלק," טען. מחבר המיסמך גם תבע להתקין מד גובה רדיו, כיוון ש"הניסיון בעבר הוכיח כי אין לסמוך על המיפוי ולכן קשה לדעת את הגובה האמיתי מעל פני הקרקע. מד גובה רגיל של מטוס פועל לפי עקרון לחץ האוויר. בגלל תופעות מטאורולוגיות עלול שעון הגובה הרגיל להטעות טעות ניכרת, שעלולה להיות מכריעה לגורלו של הצנחן." כן הציע להתקין רצפת מתכת בכל מטוס המשמש להצנחת חיילים, במקום רצפת העץ הרגילה, משום ש"כאשר המטוס מלא צנחנים, עם ציוד מלא, אין הרצפה די חזקה לשאת את המשקל."

חוזר אחר שהוכן באותם הימים דן בנהלים ובשיטות שיש להפעיל בשעת פינוי חולים ופצועים בדרך האוויר, דבר שיש בו צורך "בגלל פיזור יחידות הצבא שלנו ובגלל המרחבים המדבריים בארצנו והמרחקים הגיאוגרפיים של יישובי הספר שלנו ממרכזי רפואה." המיסמך מפרט את הנהלים ומסתיים בפנייה לנוגעים בדבר: "מחובת מפקדי היחידות ומוכתרי יישובי הספר לשקול היטב כל דרישה לפינוי באוויר ולהגבילם למקרים הכרחיים בלבד."[3] כמו אין מיגבלות תקציב עוּבּד גם תקן מפורט לטייסת תובלה שתכלול 15 מטוסי "דקוטה". מפקד הטייסת יהיה בדרגת סגן־אלוף ולידו שני מפקדי גפים מבצעיים בדרגת רב־סרן. הגפים המבצעיים יכללו 12 מטוסים ו־12 צוותים מלאים, וכן יהיה גף מיפקדה ובראשו קצין מבצעים בדרגת רב־סרן, ולו 3 מטוסי "דקוטה" שיטיסום צוותי מילואים. ועוד תכלול טייסת התובלה שָלישוּת, קצין טכני בדרגת סרן, קצין מודיעין (איש צוות־אוויר) וגף של אנשי צוות קרקע.[4]

ימי הצנע והצמצומים, כמו גם הגבלות מדיניות ואמברגו על כלי־נשק, מנעו את הרחבת הרכש. לפיכך השתדל רס"ן יעקב אבישר, קצין המטה להפצצה, תובלה והצנחה, לייעל את ה"יש" בטייסת התובלה. כך, למשל, הציע בדצמבר 1951 לאג"מ/מה"ד במטה הכללי להפוך "דקוטה" אחת לבית־חולים מעופף ולהרכיב בה 18 אלונקות בשלוש קומות (שש אלונקות

בכל קומה).* כן הציע המיסמך ניצול נוסף של מטוס ה"דקוטה" החזק והנוח־להטסה על־ידי הכנסת שני תותחים בני שש ליברות, האחד במצב של "קנה דורך" כשקנהו מופנה לְפָנים וקנה התותח השני מעליו. הועלתה גם אפשרות נוספת לסייע לחי"ר (קרי — הצנחנים) על־ידי הכנסת ג'יפ הגורר תותח ל"דקוטה". כל ההצעות לוו תרשים שבו חולק המטוס ל"תאים" ממוספרים, מאף המטוס לאחור, וצוין בבירור רב באילו "תאים" ימוקם כל שיפור.

בינתיים הועמדו טייסים ישראליים צעירים שנמצאו בראשית דרכם בפני דילמה: האם ינטשו את החיל ויצטרפו לחברת התעופה הלאומית שבכנפיה ניתן לחבוק עולם — או יישארו בחיל הסובל מדמורליזציה בשל מחסור בתקציבים, ברכש ובפעילויות מבצעיות? יעקב אבישר ביקש למנוע פרישת טייסים מהחיל, וכבר באוגוסט 1951 הגיש תכנית ל"טיסות אימונים לארצות חוץ". הוא סבר, כי לטיסות ארוכות־טווח אלה תהיה גם תועלת מבצעית:

א. טיסות אימונים לחוץ־לארץ ישלימו את אימוניהם של צוותות אוויר בחיל־האוויר ויעמידו אותם על רמה בין־לאומית.
ב. במקרה של מצור על המדינה בשעת מלחמה, אפשרית שבירתו על־ידי הקמת רכבת אווירית עם ארצות ידידותיות.
ג. הופעה ישראלית רשמית בארצות שכנות במטרה לפתח יחסי ידידות איתן.
ד. לאמן את צוותות האוויר של חיל־האוויר לפי התכנית הניתנת להלן בכדי שיוכלו לטוס בכל מקום, בכל זמן (יום ולילה) ובכל מזג־אוויר.[5]

כן פירט המיסמך את האימונים לטייסים בטייסות אלה: המראה ונחיתה בשדות זרים יום ולילה; נוהל של קשר עם שדות זרים; פיקוד על המטוס והצוות; טיסת מכשירים מתקדמת; המראת מכשירים בשדות זרים; נחיתה לפי המכשירים השימושיים כיום בעולם ביום ולילה.

במיסמך נקבע, כי לנווטים יהיה זה אימון בניהול שרטוט הטיסה ויומן הטיסה, ומדי שעה יהיה עליהם למסור את מיקומו המדויק של המטוס באוויר. האלחוטנים יתאמנו בהעברה ובקבלה מהירה של מברקים מתחנות חוץ, והמכונאים, שיהיו אחראים על המטוס בשעת חנייתו וישגיחו על מילוי הדלק, ישגיחו גם על מכשירי המנועים בשעת הטיסה וייעצו לקברניט על מועד החלפת מיכלי הדלק השונים. המיסמך קבע גם אילו כישורים יידרשו מן המועמדים לצאת לאימונים אלה: לטייס הראשון יהיו לפחות 200 שעות טיסה כטייס ראשון, בתנאי שהשלים את אימוניו על מכשיר ה"לינק" (ראה להלן עמ' 170); לזכות הנווט יעמדו 100 שעות טיסה לאחר קבלת הכנפיים

* בתקופה מאוחרת יותר אכן הוכנסו ל"דקוטות" שתי קומות של אלונקות. האלונקות חוזקו בחגורות לתקרה ולדפנות.

ו־30 שעות טיסה בלילה, והאלחוטן יהיה מי שכבר ביצע טיסה לחוץ־לארץ כאלחוטן שני ועבר מבחן בחוקה הבין־לאומית ובנוהל בין־לאומי.

אימונים רחוקי־טווח אלה נועדו להתבצע בשני כיוונים שונים: א. ניקוסיה, איסטנבול, אתונה, רומא, אייצ'ו, ליון, פריז, לונדון, אמסטרדם, בריסל, פראג ווינה; ב. ואדי חלפה, חרטום, ג'ובה, ניירובי, טבורה, אנדולו, בולַיו, יוהנסבורג, אסמרה, אדיס־אבבה.

במטה חיל־האוויר לא דחו את התכנית, אך עד שהחלו לממשה עברו חודשים רבים. למעשה, רק במרס 1952 הזדמנה סוף־סוף טיסה ארוכת־טווח לטייסת התובלה. לאחר משא ומתן ארוך הסכימו שלטונות פראג לשחרר את גופותיהם של הצנחנים חביבה רייק ורפאל רייס. משרד החוץ פנה אל מטה החיל בבקשה לבצע את החזרת הגופות לישראל, וזה הוציא ב־6 במרס פקודת מבצע "מס' 5 — שדי אירופה" לטייסת התובלה.[6] על המשימה נאמר בפקודה: "המשימה תבוצע על־ידי שמונה נחיתות ושתי נחיתות לילה ופרט לאנשי הצוות יהיו במטוס 6 נוסעים. המטוס יטוס עם סימן צבאי ואנשי הצוות יטוסו במדי צה"ל, ח"א." השהייה בפראג הוגבלה ל־ארבע שעות.

ב־21 במרס 1952 בשעה 1 בלילה המריא מלוד מטוס "דקוטה" לעֵבר אתונה, וממנה המשיך דרך רומא ופריז לפראג. בטקס צבאי קצר הועלו שתי הגופות למטוס בארונות מכוסים דגל ישראל, והמטוס שב ארצה דרך פריז, רומא ואתונה ונחת בלוד ב־25 במרס בשעה 5 אחר־הצהריים.

מששב הצוות מפראג היה ברור למטה, שעליו לאמן את טייסי טייסת התובלה בנחיתות ובהמראות בשדות בין־לאומיים, כדי שלא יימָצאו במצב מביך במקרה של טיסות חירום לחו"ל. על אף מיגבלות התקציב החליט המטה לשלוח "דקוטה" אחת כדי לאמן את צוותיה בנחיתות בשדות בין־לאומיים ובשאר הפעולות הנלוות לכך. היעד האחרון בטיסה זו נועד להיות השדה הבין־לאומי של אמסטרדם. אין ספק שהיה בתכנית זו גם משום אמצעי לעודד את צוות־האוויר ולשכנעו להישאר בחיל. ואכן, ב־12 במאי המריאה מלוד "דקוטה" ובה הטייסים רס"ן יעקב אבישר, סרן עודד אברבנאל וסרן נחום בירן (בירנבאום), הנווט נתן אלדר (אדלר) והאלחוטן רפי גולדמן, וכן הקברניט אורי בראייר, טייס "אל־על" שנועד להדריך את טייסי התובלה. המטוס נחת תחילה באתונה ומשם המשיך לרומא. ברומא נח הצוות ולמחרת יצא לעבר שדה אורלי. ואולם לאחר ההמראה נתגלתה תקלה במטוס והוא שב על עקבותיו ונחת שוב ברומא. לאחר התיקון חזר המטוס והמריא לאורלי. למחרת היום בוצעה הטיסה לאמסטרדם, שם אימן אורי בראייר את הטייסים בנוהלי נחיתה והמראה בשדות בין־לאומיים ובהנמכת מכשירים על־ידי משואת רדיו ומכ"ם. ב־20 במאי, לאחר סיום האימון, שב הצוות ארצה.

במחצית 1952 התמנה יהודה ארבל למפקד טייסת התובלה, והצליח לטעת באנשיה אמונה, גאווה וביטחון בייעודה. מינויו של ארבל היה בזמן

ובמקום. טייסיה המבטיחים של הטייסת, כגון עודד אברבנאל ושמואל וידליס, פרשו ממנה או עמדו על סף פרישה, ובמקומם החלה הטייסת קולטת טייסים, שמסיבות שונות נפלטו מטייסת־הקרב, ואלה ראו בעצם ההעברה פגיעה ביוקרתם. ארבל חש שחוסר־המעש והמוראל הירוד בטייסת התובלה גורמים לניוונה, והחליט לעשות הכול כדי להכניסה לפעילות אינטנסיבית, בכיוונים רבים ככל האפשר. בטייסת התובלה היו אז שתים־עשרה "דקוטות", כשמונה מהן בלבד בשמישות מתמדת, וכן "רפיד" אחד ו"הרוורד" אחד שהוחקנו בו מיתקנים מיוחדים להורדת גשם. מצבת הטייסים מנתה שנים־עשר עד חמישה־עשר איש, אך התחלופה בקרבם היתה רבה. ב"יש" הזה צריך היה לשרת את החיל ואת צה"ל כולו בתובלה אווירית, בהצנחות, באימונים ובמבצעים.

לקראת הצנחה במבנה

ההצנחות היוו חלק ניכר מעבודתה היומיומית של טייסת התובלה. גדוד הצנחנים היה באותם ימים בראשית דרכו והירבה להתלבט בכל הקשור לשיטות לחימה, אופני גישה ליעדים, תקיפה ודרכי ביצוע משימותיו. כדי לתת טיפול יסודי לבעיות המשותפות של הצנחנים וטייסת התובלה הידק ארבל את שיתוף־הפעולה בין שני הגופים. הוא החליט לצאת בעצמו לשטח ולבדוק את שיטות ההצנחה הנהוגות, במטרה לשפרן. עד אז היתה שיטת ההצנחה פשוטה למדי ויעילותה מצומצמת: כשביקשו להצניח פלוגה, היו יוצאים שלושה מטוסים ברווחי־זמן מסוימים ומצניחים את אנשיהם בנפרד. החיסרון הגדול בשיטה זו היה פיצול המאמץ במלחמה על היעד. אף כי הצנחות במבנים היו מקובלות בחילות־אוויר שונים במלחמת העולם השנייה, נמנעה טייסת התובלה עד כה מלאמץ את השיטה. המעט שהושג בתחום זה הושג מתוך אימון עצמי ביוזמה מקומית ומהפקת לקחים, שלעיתים נלמדו רק לאחר ששולם מחיר יקר. רק עכשיו החלה הטייסת לתרגל הצנחה במבנה, במגמה להביא את היחידות ליעד בבת־אחת.

המבנה שבו פתחו היה "אשלון ימני", מבנה שבו נוצר קו אלכסוני הנוטה לימין. הפתח במטוס ה"דקוטה" נמצא בצד שמאל, ולכן אין המטוס שמאחורי המטוס המצניח מפריע לצנחן היוצא ואפשר להצניח מכמה מטוסים בבת־אחת בלי שהאחד יפריע לזולתו. לאחר שנלמדה ההצנחה במבנה זה, החלו הטייסים מחפשים אפשרויות אחרות של הצנחה במבנה, כגון "אשלון שמאלי", מבנה שבו יוצרים המטוסים קו אלכסוני הנוטה שמאלה. גם הניסויים המעטים במבנה זה עברו בלי תקלות.

תוך כדי כך הוחלט על תרגיל צנחנים באיזור סאסא שבגליל העליון: הצנחת כוח על ציודו המלא, שאמור היה לבצע תקיפה על יעד מבוצר מייד עם הגיעו לקרקע. פקודת "מבצע סאסא" פירטה לטייסים את הנתונים

הכרוכים בהצנחה. על תנאי הקרקע אמרה הפקודה: "השטח שבין הבסיס ובין מקום ההצנחה מתחלק כדלהלן: החלק הדרומי — מישורי, החלק התיכוני הוא מעל פני המים הטריטוריאליים של המדינה והחלק הצפוני הוא הררי ובולטים בו מספר הרים גבוהים. שני החלקים הראשונים של הדרך נוחים לנחיתת אונס. לאורך הדרך מספר שדות תעופה נוחים לנחיתה (ראה מפת הדרך). השטח הנ"ל מיושב בצפיפות, מצויים בו מקורות מים וישנה אפשרות לקבל עזרה מיידית." באשר לאויב באיזור ציינה הפקודה: "מטוסי אויב אזרחיים מטיפוס 'דוגלס די.סי. 3' חוצים את הגבול הצפוני. לאחר האינצידנט האחרון יש לצפות לתגובה מצד האויב." משימת הכוח המצניח, שכלל שלוש "דקוטות", היתה "הצנחת מחלקה באיזור בדבוקה אחת, על ציודה המלא."[7]

ב־23 בספטמבר 1951, לאחר רדת החשכה, המריאו שלוש ה"דקוטות" מבסיסן. לאחר הקפה אחת נכנסו המטוסים, בהתאם לפקודת מפקד הכוח, במבנה "אשלון שמאלי", ולפי האות המוסכם פתחו בהצנחה. משנפלטו הצנחנים ממטוסיהם נסחפו שניים ממצנחי המטוס הראשון לעֵבר המטוס שאחריו. מדחפיו ניסרו את מיתריהם של שני המצנחים וצנחניהם נהרגו בפוגעם בקרקע. התאונה הישרתה אבל כבד על הצנחנים וחבריהם הטייסים. הצער עוד גבר משום שהיה ברור שלתאונה גרמו חוסר ניסיון בהצנחה והעדר ידע ולימוד לקחים שהפיקו חילות־אוויר אחרים. הלקח המיידי שנלמד היה, שבמטוסי ה"דקוטה" אין מצניחים במבנה "אשלון שמאלי". כעבור זמן קצר הוציא החיל פקודת קבע מפורטת ביותר להצנחת חיל־רגלים, המגדירה את אחריות כל הנוגעים בדבר ומונה את כל האמצעים שיש לנקוט בהכנת ההצנחה, בביצועה ובתחקיר שאחריה.[8]

התאונה גם אילצה את הטייסת לחפש פתרונות שיביאו לדיוק בטיסות במבנה ובהטלת הצנחנים בנקודת המטרה, כדי שכל הצונחים יצנחו במרוכז, יגיעו לקרקע בשלום ויוכלו להיערך מייד לביצוע משימתם. בהעדר מסורת של הצנחות במבנה בטייסת התובלה נאלץ יהודה ארבל לפתוח בתרגולים תוך לימוד עצמי. אף כי המטה לא שש לחידושים שלא נבדקו ולא נוסו קודם לכן, אושרה הצעתו לבחור בכמה טייסים שיפתחו באימוני טיסה במבני לילה, כשהוא עצמו מוביל את המבנה. היתה בכך לא רק העזה רבה, אלא גם נטילת אחריות. ההכנות לכל תרגיל נעשו בקפדנות והתדריכים שנתן ארבל לשאר הטייסים היו ברורים ומפורטים. מעט־מעט גברה תדירותן של הטיסות במבנה והושגו בהן תוצאות מצוינות, הן ביום והן בלילה. מסכת האימונים כולה הושלמה בלי תאונות, עֲדוּת לרמה מבצעית ובטיחותית גבוהה. "היו אלה טיסות קשות, מייגעות אך מעניינות," סיכם הטייס סא"ל יוסף עופר. "הן החזיקו את הצוות בערנות מתמדת ובמתח רב."[9] מועט ער כדי כך היה הידע המקצועי בענייני הצנחות בטייסת, שתוך כדי נסיונותיו להצניח חיילים

במבנה מכונס בלילה הגיע ארבל למסקנה, שלשמירת המבנה יש צורך באורות ציון על כנפי המטוסים. משהחל בודק את ה"דקוטה" ואת ספר הטיס שלה מצא שהיו בכנפיה התקנים לאורות כחולים נמוכים כדי לסייע לטייסים בטיסות מבנה בלילה, אך היות שאיש לא ידע לְמה משמשות הנורות הן הוסרו מהמטוסים...

מיהו הקברניט?

המיכשור ב"דקוטות" היה שונה ממטוס למטוס, ולעיתים — כשעלה טייס ל"דקוטה" לא לו — הסתבר לו שכמה ממכשירי כלי־הטיס שנדרש להטיס אינם מוּכָּרים לו... מפקד הטייסת ניסה להגיע לתיקנוּן בתחום זה, אך בינתיים עלתה מעצמה בעיית הקברניטוּת: מיהו קברניט המטוס? מה הם תפקידיו, סמכויותיו ואחריותו? אחת ההגדרות שהתגבשו אז בצה"ל בעניין אמרה: "קברניט המטוס הוא מפקד מטוס המסוגל לבצע כְּטייס את כל המשימות המוטלות על מטוסו בטייסת" ונוסף על כך יודע לפקד ולהפעיל את אנשי צוותו. אף כי חיל־האוויר החל להסמיך קברניטים כבר ב־1949, עדיין לא היתה בו הנחיה ברורה איך הופך טייס־סתם לקברניט, ומי מאשר זאת בחתימת־ידו. יהודה ארבל ביקש להתמודד גם עם בעיה זו.

במחצית 1953 הוסמך הטייס יוסף עופר לקברניט, ובתעודת ההסמכה שלו נכתב: "מוסמך כטייס ראשון לטיסות יום — כט"ר* ותובלה בלבד. משקל המראה עד 24,000 ליברות." עד מהרה הבחין גם מפקד הטייסת, שחתם על מיסמך זה, שאפילו הגדרה זו יכולה להביך, במצבים מסוימים. כך, למשל, טייס שהוּתר לו לצאת לטיסת יום ארוכת־טווח של אימוני נווטים מעֵבר לים, עד האי רודוס והלאה משם, לא היה רשאי להטיס יחידה להצנחה בסמוך למחנהו. עד מהרה נמצא פתרון מניח את הדעת גם לבעיה זו ונקבעו תקנים לקברניטוּת.

אימוני הלינק

היות שבישראל השמים בהירים ברוב ימות השנה, הוזנחה הכשרת טייסינו בטיסת מכשירים. מתוך אמונה בייעוד טייסת התובלה, שבבוא היום תפרוש כנפיה אל מעֵבר לימים, דרש ארבל מן הטייסים להתאמן גם בטיסת מכשירים. בעיניהם היתה זו דרישה מופרזת, היות שזה מכבר חדלו אנשי הטייסת לטוס לחו"ל ובחיל עצמו היה נהוג, שבימים מעוננים אין טסים. ממילא סברו הטייסים שאין כל טעם בטיסת מכשירים. ואולם מפקד הטייסת לא ויתר. הוא אף החמיר בדרישותיו. "טייס הרוצה לקבל הסמכה כקברניט חייב לקבל קודם לכן רשיון טיס מסחרי בחברת טיס אזרחית, לאחר שיעמוד בכל

* כט"ר — כללי טיסות ראייה (Visual Flying Rules — V.F.R).

הבחינות לפי תקנון הטיס האזרחי," קבע. היה חשש שבשל החמרה זו יתייאשו טייסי הטייסת ואף ינטשוה, אך עד מהרה הסתבר שבעלי הרשיון האזרחי ראו בו דווקא מקור לגאווה, על שום שהעדיפו את חיי הטייסת והחיל אף כי היה ביכולתם להשתלב גם בחברת תעופה אזרחית.

תוך כדי כך החליט מפקד הטייסת לנצל את מכשיר הלינק שבבסיס, שכבר ב־1950 התאמנו בו הטייסים דרך קבע בהדרכת מאיר קרימלובסקי, ומשום מה הוזנח מעט לאחרונה. מכשיר הלינק, שהומצא בראשית שנות השלושים בידי אדווין אלברט לינק, מספק תחליף לאימוני טיסה יקרים באוויר ובדרך זו חוסך כספים רבים. טייסי טייסת התובלה, כעמיתיהם בחילות־אוויר אחרים, סירבו להתאמן באותו מכשיר דמוי מטוס המוגבה מעט מעל הקרקע, שיש בו כל המכשירים הנמצאים במטוס והוא מבצע פעולות דומות לפעולותיו, ואף נותן לַמתאמן תחושה שהוא נמצא בטיסה מבלי שיתרומם כלל מן הקרקע. טייסים־טירונים מסרבים להאמין שביכולתו של הלינק לשפר את טיסתם. לאמיתו של דבר, כשהציעו ממציאו לחיל־האוויר של ארצות־הברית, לא זכתה הצעתו לכל התייחסות. ואולם סמוך לדחיית ההצעה על הסף, בשנת 1934, נדרש חיל־האוויר האמריקני להטיס דואר בתחומי ארצות־הברית. טייסי החיל עברו את אימוני הניווט שלהם לפי זיהוי עצמים על הקרקע, ובלילות ובמזג־אוויר גרוע לא הצליחו להתמצא בשטח. עקב כך נהרגו עשרה טייסים בשבוע הראשון למבצע העברת הדואר. רק אז הוכנס הלינק כמכשיר עֶזר לאימוני טיסה במכשירים. בימי מלחמת העולם השנייה שימש הלינק כמאמן מכשירים בסיסי בחיל־האוויר האמריקני ובחילות־אוויר אחרים. בראשית שנות השישים נבנה מכשיר לינק מודרני שמחירו מיליון דולר. זה היה פלא אלקטרוני, שכלל תא־טייס שלם של מטוס נוסעים סילוני מטיפוס "דאגלס די.סי. 8", על כל הגאיו ומכשיריו. מכשיר זה ניזון על־ידי מחשב אלקטרוני המסוגל ליצור תנאי חירום בעבור המתאמן בו, כגון אובדן כוח המנועים, התקרחות, נעילת משטחי ההיגוי, נעילת המעצורים, וכדומה.

משהוסיפו טייסי הטייסת להתחמק מאימוניהם במכשיר הלינק, הן משום שלא האמינו בתועלתו לשיפור טיסתם והן משום שהיה להם ספק אם יזדקקו אי־פעם לטיסת מכשירים, סירב יהודה ארבל לשתף את המתחמקים בטיסות בשאר משימות הטייסת. אט־אט חזרו בהם אפוא המקטרגים מהתנגדותם והשתלבו באימוני הלינק.

במחצית 1952, עם שובה מגָלוּתה בחצור לבסיסה בעקרון, שבה הטייסת לפעילות מבצעית מלאה. מפקד טייסת התובלה דאג לתעסוקה יומיומית דחוסה לצוותי האוויר והקרקע כאחד. "פופקו שיעבד אותנו יום ולילה," סִפּר הטייס אורי ביהם. "הוא תבע מאיתנו, הטייסים, לעזור למכונאים בו יקונים ובאחזקת המטוסים. היינו רוחצים בבנזין חלקי־חילוף ועושים פוליש לכנפי ה'דקוטות' ומשפשפים כל נקודה על גוף המטוס שנראתה נגועה

בחלודה. 'מטוס שחוזר עם תקלה,' קבע פופקו, 'אין הולכים הביתה עד שמתקנים אותו.' והעבודה התמשכה לעיתים שעות רבות לתוך הלילה. כהוקרה על עבודתם הקשה היה פופקו מעמיד לרשות המכונאים ומשפחותיהם 'דקוטה' לבילוי שבת באילת."[10]

אימוני "שלדג" בשילוב עם חיל־הים

במחצית 1953 הציע ארבל להרכיב את מסכי המכ"ם שהופרדו ממטוסי ה"מוסקיטו" במטוסי ה"דקוטה", כדי שיהוו מעין תחנות התראה מעופפות. ואמנם, כמה מהמסכים הללו הותקנו ב"דקוטות", ואלה סיירו בים התיכון וסמוך לחופי הארץ והתאמנו על ספינות הסחר וספינות חיל־הים שלנו בתרגילי זיהוי אוניות "אויב". בסיורים אלה השתתפו בעיקר טייסיה הוותיקים של הטייסת, ג'ורג' כ', נחום בירן (בירנבאום), יוסף עופר ומפקד הטייסת עצמו.

כשהתרחבו תרגילי החיפוש של ה"דקוטות" אחרי ספינות חיל־הים, הורכבה מסכת אימונים מפורטת. במסגרת האימונים הוטל על ה"דקוטות" לעקוב אחר ספינות חיל־הים אשר ייצגו את אוניות האויב, ואלה היו אמורות לחמוק מן העיקוב. בחיל־האוויר כינו את סדרת האימונים המשולבים "תרגילי שלדג", והיא נמשכה חודשים אחדים, עד שלהי 1953. במסגרת האימונים עם חיל־הים הורכב בחרטומה של "דקוטה" אחת מכשיר רדאר מיוחד (מסוג APS/4) לגילוי צוללות, ו"דקוטה" זו שייטה בשמים שעות רבות ביממה.

באוקטובר 1952 נעלמה ספינה של חיל־הים ובה שבעה מלחים. ארבל הפעיל את הטייסת כולה לחיפוש אחר הספינה האבודה, אך לשווא: הספינה לעולם לא נמצאה.

עיסוק נוסף של הטייסת היה גרירת חבל שאורכו כקילומטר ובקצהו מטרה מעופפת לאימון תותחני נ"מ. פרט לסכנת הפגזים היתה הגרירה כרוכה בבעיות רבות. לעיתים קרובות נקרע החבל תוך כדי גרירה, המראה, או נחיתה, והדבר סיכן את המטוס ואת צוותו. אך לא רק הסכנות גרמו להתחמקות הטייסים מביצוע משימה זאת, אלא גם השעמום הכרוך בה. שכן אין זו הנאה רבה להסתובב שעות על שעות במעגל שקוטרו פחות מעשרה ק"מ.

דומה שלא היה גבול לתושייה שגילה מטה החיל כדי לאמן את טייסיו בימים אלה של בצורת במשאבים: ב־19 בינואר 1953 העלה ממלא־מקום ראש ענף המבצעים במטה החיל לפני מפקד החיל הצעה לבצע "שבע טיסות תובלה אווירית עם תיירים בקו פריז־לוד, כשביצוע טיסות אלו יהווה אימון

מתקדם לצוותות תובלה של חיל־האוויר."[11] התכנית המפורטת עסקה בכל הקשור בארגון הטיסות ובביצוען, וכן באימון הטייסים, הנווטים ושאר אנשי צוות התובלה המסופחים אליו, אולם לא קיבלה את אישור מטה החיל ולא הוצאה לפועל.

במחצית 1953 החלה סדרת אימונים חדשה של הצנחת נוּרים להארת שטחי הצניחה. בהצנחה לילית זו מוּטל על המטוס הראשון להצניח את הנוּרים ולהאיר את יעד הצניחה, ואילו המטוסים המגיעים אחריו במבנה מצניחים את צנחניהם על ציודם. אימונים אלה נעשו בעיקר באיזור חלוצה.

פיתוח הטיל "לוז"

באותה תקופה בערך החלו משתמשים ב"דקוטה" לביצוע ניסויים בטיל אוויר־קרקע תת־קולי שלא היה אפשר לנסותו ממטוס מהיר. סיבה נוספת לנסותו ממטוס זה דווקא היתה האכזבה מכל הנסיונות להופכו למטוס הפצצה. אנשי חמ"ד (חיל מדע) סברו שבשל איטיותה תתאים ה"דקוטה" להפעלת טיל ה"לוז", שהיה אז בשלבי פיתוח ראשוניים. הניסויים היו אפופים סודיות, עד כי גם הטייסים עצמם לא ידעו מהו המיתקן שהם מטיסים ומשחררים אי־שם בחולות חלוצה. לאחר סדרת ניסויים בטיל זה כטיל אוויר־קרקע, נמשך פיתוחו כטיל ים־ים.

הצנחת ג'יפים

לאחר שקיבל יהודה ארבל את הפיקוד על טייסת התובלה, ביקש לשוב לרעיון שכבר ניסה שנתיים קודם לכן, הצנחת ג'יפ לתועלת הצנחנים. תוך כדי ניסיון לתלות את הג'יפ בין גלגלי ה"דקוטה" התברר שההגה מפריע, כיוון שהוא בולט בסנטימטרים אחדים אל מחוץ לג'יפ. לפיכך הרכיבו לו הגה מתקפל, ששיפר את יציבותו של הג'יפ התלוי להצנחה. לא עברו ימים רבים ושוב החל ג'יפ מיטלטל בין גלגלי "דקוטה". על אחד הנסיונות סיפר הקברניט רס"ן (מיל') מיכאל בר־יוסף: "הסעתי את המטוס במהירות רגילה כשזנבו מורם בשל משקלו של הג'יפ התלוי בין גלגליו. אך לפתע, בעודני אוסף מהירות על המסלול, ניתק הג'יפ. הרגשתי הקלה וחבטה כאחת, כאילו ירו אותי ברקטה כלפי מעלה. תוך כדי השתלטות על ההגה מצאתי את עצמי כבר באוויר, כשאני משאיר אחרי ג'יפ מתגלגל על המסלול..."

אף שלא קיבל עידוד ממטה החיל לא הירפה ארבל מהעניין. מפקדי הצנחנים, שראו בהצנחתם של ג'יפים ליעדיהם הקלה רבה בביצוע משימותיהם, הוסיפו ללחוץ ולבקש שייעשו נסיונות נוספים. הם גם סיפקו את המצנחים לביצועם. ואולם הגורם העיקרי לתקלות היה קשור דווקא באותם מצנחים, שלא התאימו לייעודם החדש. היו אלה מצנחי אדם שנקשרו (לראשונה

שניים, אחר־כך אפילו חמישה) לכל ג'יפ, וכשהשתחררו מה"דקוטה" היו מסתבכים זה בזה בשעת פתיחתם — או שלא נפתחו כלל. בין כך ובין כך, היה הג'יפ צונח "נר" ומתרסק. שלושה ג'יפים התרסקו במסגרת מחודשת זו של הצנחת הרכב. אין ספק, שאת העקשנות בהמשך הנסיונות האלה שאבו אנשי טייסת התובלה והצנחנים מהעובדה, שהיו ג'יפים שהוצנחו והגיעו ארצה שלמים, לשמחת הכול. הנסיונות להצניח ג'יפים ממטוסי "דקוטה" נמשכו עד בוא ה"נורדים" בשלהי 1956, מטוסים שהוכשרו במיוחד להצנחת ציוד ורכב.

הטסת ג'יפים ותותחים בתוך "דקוטות"

כשהחלו אף אנשי טייסת התובלה מתייאשים מהצנחת הג'יפ, העלה יהודה ארבל רעיון אחר: הטסת ג'יפ בתוך "דקוטה". לאחר שהגיעו הטייסים לתוצאות מצוינות בנחיתות והמראות קצרות על שטח של כ־250 מטרים עלה על דעתו, שאם אין אפשרות להצניח ג'יפים, יהיה אפשר להנחית "דקוטה" ובתוכה ג'יפ מייד לאחר כיבוש היעד והבטחתו בידי הצנחנים. הטייסת החלה אפוא בנסיונות להכניס ג'יפ לתוך "דקוטה". ואולם עד מהרה הסתבר שפתח המטוס צר בסנטימטרים אחדים מכדי שיהיה אפשר להכניס את הג'יפ ישר לתוכו. לאחר כמה נסיונות התברר שבאלכסון הוא נכנס כמעט בלי מאמצים ותקלות, אך כאשר ניסו לחזור ולשלוף את הג'יפ מתוך ה"דקוטה" התעקש וסירב לצאת... שוב החלו בודקים ומְתַחבלים כיצד להוציא את כלי־הרכב במהירות מהמטוס, ולבסוף נמצאה הזווית המתאימה לכך.

לצורך עליית הג'יפ אל המטוס הוכן כֶּבֶשׁ עץ מיטלטל, ולאחר שהועמסו שני הג'יפים הדרושים הוכנס גם הכבש למטוס. לאחר הנחיתה הוצא ממנו שוב וסייע לשליפת הג'יפים מבטן המטוס. התרגילים בהעמסת הג'יפים ושליפתם נמשכו חודשים רבים והפכו לחלק מן התרגולת של הצנחנים ומְטיסיהם, עד שאפשר היה להכניסם למטוס בתוך חמש עד שבע דקות וכזמן הזה נדרש כדי לשולפם ממנו. כשעמדו אנשי הטייסת מעודדים מנצחונם על הג'יפ הסתבר באקראי, שכבר במלחמת־העולם השנייה נשאה ה"דקוטה" ג'יפ בכרסה, ואף קיימת ספרות ענפה בנושא זה שאיש לא קרא...

לאחר שהונהגה הטסת הג'יפים ב"דקוטה" הועלה הרעיון להטיס בה גם תותחים 75 מ"מ, שהיו אז בשימוש צה"ל. בניגוד לכלי־הרכב, את התותח נאלצו הטייסים להכניס למטוס בדחיפות. ואולם כשהגיעו לדחיפה האחרונה, הסתבר שטבעות הגרירה שעל גלגלי התותח מפריעות להכנסתו למטוס. בסופו של דבר הצליחו העוסקים במלאכה להסיר את הטבעות בלי שיבולע

לתפעולו של התותח. ואולם לאחר הרחקת מכשלה זו נתגלתה מכשלה אחרת: המגן של התותח הכביד על החדרתו פנימה. המגן הוסר אפוא לפני הכנסת התותח למטוס, במטרה לחזור ולהרכיבו לאחר שליפתו ממנו. אך גם תחבולה זו עדיין לא פתרה את כל הקשיים בהכנסת התותח: סנטימטרים אחדים עדיין הפריעו לתנועתו החלקה פנימה. מישהו הציע להוציא את האוויר מגלגלי התותח, ועל ידי כך "להגביה" את פתח ה"דקוטה". הטייס אורי ביהם התמנה אחראי להכנסת התותח. הוא מדד וסימן זוויות על פתח ה"דקוטה", ולבסוף נמצאה הזווית הנכונה. משהוכנס, לשמחת הכול, התותח הראשון, היתה זו שעת חג לטייסי התובלה. גם הצנחנים עלזו, שכן מעתה יוכלו לקבל חיפוי מתותחים הצמודים אליהם. לאחר שנשלף התותח מתוך ה"דקוטה" סומנו בצבע שונה גם זוויות ההוצאה, ובסדרת תרגילים שהחלה עתה הושגו תוצאות טובות.

לזכותו של יהודה ארבל ייאמר, שברעיונותיו ובחיפושיו הצליח לטעת בטייסיו אֱמוּן והיקנה להם מיומנות בכלים. מעל לכול, הוא שכנע אותם שהטיס תובע שילוב של יכולת ביצוע וכושר מחשבה, והאילתור והזלזול מביאים לידי כישלון. ועוד שכנע אותם, שעליונות אווירית אפשר להשיג לא רק באמצעות מטוסי־קרב, אלא גם בכל מטוס הנמצא בחיל; וב"דקוטה" ניתן יהיה להשיגה רק אם איש הצוות שבמטוס ישמש תחליף לאמצעים החסרים על הקרקע.◆

ימי עשייה

למען תוכל הטייסת להגיע לכל מקום שתידרש, להביא אספקה ליחידות הלוחמות ולחלץ פצועים, הוחל בסדרת אימוני יום ואימוני לילה של נחיתות והמראות קצרות ממסלולים לא־סלולים. היה זה אימון מסוכן וקשה שדרש ממְבַצעיו כושר ריכוז מעולה. כמו כן ביקש ארבל להקדים ולמצוא פתרונות

◆ הטייסת, משימותיה ופיתוחה העסיקו את ארבל במשך כל שעות היממה. הוא למד את ה"דקוטה" על קרבה וכרעיה, ועד מהרה צמחו סיפורים על תושייתו ושליטתו בכלי־טיס זה. אחד הסיפורים שהאמת והגוזמה משמשים בו בערבוביה סופר על טיסה מעל לים ב"דקוטה" שטייסה, פול קדר, חש בתקלה במערכת ההידראולית: כַּן הנֶסע ירד אך לא ננעל. תוך בדיקה הסתבר לצוות שגם כַּן המעצורים אינו ננעל, והנחיתה נעשתה בלתי־אפשרית. ארבל, ששימש טייס־משנה בטיסה זו, בדק את המערכת ופסק שרק תוספת נוזלים תוכל לאפשר את הפעלת המערכות הפגומות. הוא לקח את דלי השתן מבית־השימוש של המטוס, שפכו לתוך המערכת ההידראולית — וכך נתקבל הלחץ הדרוש להפעלת המערכת. קדר ביצע נחיתה רכה, בלי כל תקלה.

לתקלות אפשריות באוויר. אחת ההוראות שנתן לטייסיו היתה להחזיק בכל "דקוטה" חבל דק, שניתן יהיה להשתמש בו להתנעה אם יסרב המנוע להיענות להתנעה רגילה. הוראה זו, שנראתה מוזרה בעיני חלק מהטייסים, נתן ארבל לאחר שבאחד המבצעים הנחית "דקוטה" בערוץ צר וקצר והדמים את מנועו, כפי שחייב המבצע. משהושלמה המשימה והמטוס אמור היה להמריא במהירות האפשרית, סירב המנוע להידלק. שום תחבולה לא עזרה. "אז נזכרתי לפתע," סיפר "פופקו", "שקראתי בילדותי על אחד מטייסי הקוטב שאירעה לו תקלה דומה והוא הצליח להתניע את מטוסו בעזרת חבל. למזלנו נמצא אצל אחד הבחורים חבל. הפרדנו את מיתריו, וכשנראה לי עובי המיתר מתאים כרכתי אותו סביב בסיס המדחף של ה'דקוטה'. משכנו פעמיים והמנוע נענה מייד."[12]

בימי עשייה אלה הציג מפקד הטייסת לפני טייסיו שאלות מבצעיות טקטיות, כגון מה ייעשה אם תותקף הטייסת בידי מטוסי אויב כשאין ביכולתה לקבל את הגנתם של מטוסי־הקרב שלנו, ותבע תשובות עליהן. לאחר דיונים ארוכים הגיעו הטייסים לפתרון של הרע במיעוטו: טיסה לכיוון הים ושהייה שם עד יעבור זעם. ואמנם, הטייסת החלה באימונים כדי להיערך גם לאפשרות כזאת; אלא שמעולם לא נמצאו בטייסת די טייסים לביצוע התרגיל באופן מושלם.

ב־3 בפברואר 1954 הביאה משאית צבאית לשדה עקרון פצצת טורפדו להטיסה לאילת, אל ספינת חיל־הים, שהגיעה לשם זמן־מה לפני כן בדרך היבשה כדי לשמור על חופי המפרץ. הפצצה, כטונה וחצי משקלה, הועלתה ל"דקוטה" בעזרת מנוף ודחיפות אנשי הצוות, ובדי־עמל נקשרה לבל תזוז ממקומה בשעת ההמראה ובטיסה. ב־15:15 המריאה ה"דקוטה", נסקה ופנתה דרומה, כשעל ברכי האלחוטן, סמל אברהם נמרוד, מונחת קופסה ובה מרעום הטורפדו. עד באר־שבע התנהל הכול כשורה, אך בהדרימם משם התחוללה לפתע סופת חול עזה מתחת והראות ירדה לאפס. תוך כדי כך אירעה תקלה במערכת החשמל של המטוס. מצפן הרדיו ומכשירי הקשר יצאו מכלל פעולה. הקברניט, סגן עמנואל שמיר, העלה את המטוס לגובה עשרת אלפים רגל והמשיך בהדרמה. "כשהגענו לאיזור שלפי חישובי הנווט אמור היה להיות איזור אילת," סיפר האלחוטן, "נמצאנו ללא קשר וללא אמצעי ניווט, כשמתחתינו ים של חול שמבעדו לא ניתן לראות דבר."[13] המטוס ביצע סיבובים אחדים באיזור, ומשלא הצליח לראות את המינחת וליצור איתו קשר שב צפונה, כשרוח מזרחית מכה בו ומסיטה אותו מערבה. מישור החוף היה אפוף עלטה והמטוס התנהל בכבדות. "לפתע חשנו בהתפוצצויות בקרבת המטוס," המשיך אברהם נמרוד בסיפורו. "מייד הבנו שאלה פגזיו של התותח המצרי המונחה היחיד המוצב ברפיח. הקברניט מיהר להפנות את ה'דקוטה', יצא מטווח התותח ו'שבר' לכיוון הים, ומשם בחזרה למישור החוף." תוך כדי

כך נדלקה נורת האזהרה של מנוע מס׳ 2 לאות שפרצה אש במנוע. הקברניט החליט שבמצב כזה מוטב לו לנחות בשדה־התעופה הבין־לאומי בלוד, שם יוגש לו הסיוע המירבי בשעת מצוקה. בינתיים פירק האלחוטן את רצפת המטוס ומצא את כבלי החשמל מנותקים בשל פגם במגופת החיבור. הוא החזיק את שני הכבלים בשתי ידיו ומייד התחדש הקשר ומצפן הרדיו החל לפעול. הקברניט ביצע נחיתה מושלמת כשהאלחוטן עודנו שוכב על הרצפה ומחזיק בכבלים לבל ייפרדו... שלושה שבועות לאחר מכן הוחזרה ה״דקוטה״ המתוקנת מלוד לשדה עקרון.

בשלהי 1954 התחלף הפיקוד על הטייסת ובמקום ארבל, שעבר למטה החיל, התמנה הטייס הישראלי סא״ל פול קדר (חומסקי). קדר כבר פיקד בעבר על טייסת התובלה וההצנחה, ומינויו מחדש השלים את צורכי הטייסת; שכן בימיו של ארבל, עֵת היתה נתונה בקדחת של אימונים וניסויים, התרופף מעט הצד המנהלי. קדר, שמאז תקופת שירותו הראשונה כמפקד הטייסת הספיק להשתלם גם במנהל, עשה עתה לארגונה המנהלי בסיוע שני רבי־סרנים ששימשו כסגניו. אפילו הספקנים, שבעבר הלא־רחוק התייחסו בגיחוך אל הטייסת שבה שירתו, ראו עתה שהיא מתפתחת ונוכחו בחשיבות שהחיל ויחידת הצנחנים מייחסים לה. פול קדר הוסיף למסכת האימונים טיסות עד קפריסין, רודוס וכרתים באימוני טיסות מכשירים, תרגילי ניווט ואלחוט. הטייסת שקקה חיים.

כדי להמחיש לטייסים ולצוותי־האוויר את תחושת הטיסה למרחקים ואת חשיבותה בוצעו בשנת 1954 שלוש טיסות לחו״ל, ובהן שולבו נחיתות והמראות בשדות־תעופה בין־לאומיים. המסלול שנקבע היה לוד-אנקרה-איסטנבול-אתונה-לוד ומשך כל טיסה היה ארבעה־חמישה ימים. לצורך הטיסות הללו נתפרו לצוותי־האוויר מדים מיוחדים. כן אורגנו קבלות־פנים על־ידי השגרירויות והקונסוליות הישראליות בארצות אלה, ולעיתים אף מפגשים עם יהודי הקהילות שבהן נחתו המטוסים. אך גאוות הטייסת לא באה עדיין על סיפוקה המלא; שכן בטיסות הבין־לאומיות נקראו טייסים מ״אל־על״ לשירות מילואים, כדי לפקוח עין על עבודת צוותי־האוויר של הטייסת.

לאור ההחמרה במצב המדיני והבטחוני הוגבר עוד יותר קצב האימונים. העבודה המשותפת עם הצנחנים התהדקה והלכה. תוך כדי כך הורחבו אימוני ההפצצה במטוסי ה״דקוטה״, שהיו עד אז מצומצמים, שכן דומה היה שהשימוש בהם למטרה זו במלחמה הקרובה הוא בלתי נמנע. כאמור, מטוס זה לא נבנה למטרות הפצצה, אבל בחיל לא נמצאו אז מטוסים אחרים למטרה זו. אם במלחמת השחרור נרתמו ה״דקוטות״ למבצעי הפצצה, היה זה רק בגלל כורח השעה; ואם הושגו תוצאות טובות גם בפעילות זו, היה זה הודות לטייסי המח״ל. מעלתה העיקרית של ה״דקוטה״ בסוג זה של הפעלה היתה יכולתה לשאת מטען פצצות ניכר: לאחר שהותקנו ב״דקוטות״ מיתקני תלייה

מתאימים, ניתן היה להרכיב עליהם 20 פצצות בנות מאה ק"ג כל אחת. כן ניתן היה לשחרר את כל הפצצות בבת־אחת, או כל אחת מהן בנפרד. אימוני ההפצצה החלו עוד בימי כהונתו של ארבל, ופול קדר עשה להרחבתם. התוצאות לא היו מעודדות במיוחד: החיל נקט חיסכון בכוונות ההפצצה מתאימות, ולכן לא היה דיוק רב בפגיעה ביעדים. אמנם לאחר אימונים רבים ומפרכים בפצצות סרק השתפרו התוצאות, אך קשה לומר שהן הניחו את הדעת. פיזורן של הפצצות על היעד היה גדול, ולכן יעילותה של ההפצצה הוסיפה להיות נמוכה.

בתקופה זו החל מטה החיל לשקול רכישת מטוס תובלה והצנחה חדיש וגדול מה"דקוטה", והחליט לבדוק את ה"נורד" הצרפתי. לא עברו ימים רבים וקברניט צרפתי בשם סוטאן הנחית מטוס "נורד" בשדה עקרון, ועד מהרה למדו מפקד הטייסת פול קדר והטייס סרן ישראל להב (לחובסקי) להטיסו. מטה החיל צירף לשני הטייסים הישראליים את מהנדס התעופה, סרן יוסף זינגר, וביקש מהם לחוות דעתם על המטוס. השלושה הטיסוהו, בדקו את תכונותיו ופסקו שהוא תואם את צרכינו. ההמלצה היתה חד־משמעית: להחליף את ה"דקוטה" העייפה והמזדקנת במטוס ה"נורד".

הטיל "גבריאל"

בשלהי 1954 תפס את מקומו של ה"לוז" הטיל "גבריאל". אף זה החל את חייו כטיל אוויר־אוויר המתבית אל החום הנפלט ממטוס האויב. כמו הניסויים ב"לוז" כן גם ניסויי ה"גבריאל" היו אפופים סודיות וטייסי ה"דקוטה" שהטיסוהו וניסוהו ידעו רק זאת, שעליהם לנחות על מסלול צר ומאולתר בחולות חלוצה, שבצידו הועמדה חבית ובתוכה מוט נושא שרוול. בעודם ישובים במטוסיהם נקשרו מתחת לגחונותיהם מיתקנים שלא ידעו את טיבם, ועליהם היה לחזור ולהמריא, להשליך את המיתקנים לא הרחק מהשדה ולהסתלק מייד מהמקום. ניסויים אלה נעשו לאור היום בלבד. מטוסי ה"דקוטה" שותפו בנסיונות הפיתוח של ה"גבריאל" גם לאחר שהוסב לטיל אוויר־קרקע, אך לאחר שהוחלט לפתחו כטיל ים־ים חדלו להיות שותפים לסוד ולניסויים.

בימי ארבל כבימי פול קדר, סדר־יומה של הטייסת היה מלא ועמוס. אחת הפעולות השיגרתיות ביותר היתה הזנקות ל"גילוי אוניות אויב" בתיאום עם ספינות חיל־הים, שייצגו את האויב. כן עסקו מטוסי הטייסת באיתור ספינות שאבדו והיה חשש לחיי צוותיהן.

בשלהי 1954 נעלם מטוס בריטי דו־מנועי מסוג "וולטה", וחיל־האוויר נתבקש לסייע בחיפושים אחריו. ההוראה הגיעה לטייסת כשרוב הטייסים היו עסוקים במשימותיהם השיגרתיות, ובלית ברירה פנה קצין־התעופה של הטייסת לטייס מיכאל בן־יוסף, שעדיין לא הוסמך לקברניט, ופקד עליו: "קח

'דקוטה', צא לחפש אחר המטוס באיזור כורנוב, ועמוד בקשר עם מטה החיל." אנשי הצוות, ששמו לכל טיסה, רצו למטוס, וזה המריא דרומה והחל סורק מגובה נמוך את השטח הסמוך לממשית. כשהגיעה שעת ההתקשרות פתח האלחוטן בנוהל התקשורת הרגיל, אך לא קיבל כל קשר. לאחר שחזר על נסיונותיו פעמים אחדות, הורה לו הטייס לשחרר את האנטנה הנגררת. תוך כדי כך העלה הטייס את המטוס לגובה, כנהוג במקרים אלה, כדי שהאנטנה לא תיתפס בעצמים בולטים. ואמנם, כשלחץ האלחוטן על מתג שחרור האנטנה, נוצר מייד הקשר עם המטה, וזה הורה לטייס להמשיך בחיפושים.

החיפושים אחר המטוס האבוד נמשכו עד שעות בין הערביים. אז קיבל הטייס ממטה החיל הוראה לשוב לבסיסו. הוא הורה לאלחוטן להעלות את האנטנה הנגררת למקומה, אך כעבור זמן קצר הודיע לו האלחוטן שהאנטנה אינה עולה. גם נסיונות נוספים להחזיר את האנטנה לא עלו יפה. כשהגיע הטייס לבסיס ביקש ממגדל־הפיקוח להאיר על בטן המטוס ולבדוק את מצב האנטנה הנגררת, שכן הנחיתה עם אנטנה כזאת — מעַין כדור־ברזל כבד הקשור לכבל ארוך — עלולה להיות מסוכנת. אנשי מגדל־הפיקוח הודיעו לטייס שאין הם מבחינים באנטנה ואף לא בכבל. "נחתתי ללא מדפים כדי להשיג מהירות גדולה יותר, למקרה שהאנטנה נגררת אחרי המטוס," סיפר מיכאל בן־יוסף. "הנחיתה עברה ללא תקלות. כשנעצר המטוס זינקתי החוצה לראות את האנטנה, וכשהבחנתי שהיא איננה חשתי צמרמורת. ידעתי שאיבדתי אותה ואועמד למשפט צבאי." כל אותו ערב חישב הטייס את ערכה הכספי של האנטנה האבודה ואת הקנס שיושת עליו. למחרת עם בוקר, ברגע שנפתח מחסן היחידה, אץ בן־יוסף אל קצין־הקשר וסיפר לו את שאירע. קצין־הקשר חייך ואמר בשלווה: "הרי הוצאנו את האנטנה ממטוסך לפני ימים אחדים... וקשר קיבלת רק משום שהגבהת את המטוס!"

מטוסי ה"דקוטה" הוזעקו גם לחלץ פצועים ונפגעים ממקומות מרוחקים בארץ. כך הוזעק מטוס "דקוטה" לאילת כדי להטיס לבית־החולים חייל שהפגין את כוחו לפני חבריו בבליעת חפצים שונים ומשונים, ביניהם עט, מחק, כפית ומזלג. היות שבאילת עצמה לא היה בית־חולים, היו חיילים שהתחזו כחולים — בעיקר בימי שישי אחר־הצהריים — כדי לעלות צפונה במטוס.

כבר נאמר שבימיו של פול קדר נכנס שיתוף־הפעולה בין הטייסת לצנחנים להילוך גבוה ומספר ההצנחות גדל בהתמדה. לאחר ההצנחה היו מטוסי התובלה נוחתים נחיתות קצרות בסמוך לצנחנים ופורקים ציוד נוסף — תחמושת, ג'יפים, תותחים ועוד נשק מסייע. תוך כדי כך תורגלו שיטות ארגונו של ציוד זה בתוך המטוסים, להשגת יתר מעמס, סידור נוח ופריקה מהירה. בכל הפעילות המקצועית והמבצעית היתה הטייסת למעשה מרוחקת ממטה החיל, ולמפקדה היתה מידה ניכרת של עצמאות. על פי רוב הוא גם יזם

וביצע את יוזמותיו בלי התערבות המטה, אלא אם נראתה בעליל סכנה למטוסים ולצוותיהם. בשל עצמאותן הרבה של הטייסות, הוזנחו לעיתים נוהלי הבטיחות ונהלים צבאיים אחרים. נעשו מעשים שאך בשל תושייה ואילתור של הרגע האחרון נמנעו אסונות בגינם לצוותים ולכלי־הטיס שלהם.

"דקוטה" של חיל־האוויר נוחתת באיסמעיליה

ב־3 באוגוסט 1954 בשעה 20:00 עמד להמריא מטוס "דקוטה" משדה עקרון לטיסת אימונים ארוכת־טווח, שאורכה המשוער (הלוך ושוב) היה כארבע שעות וחצי. המשימה שהוטלה על הצוות היתה לנווט לאור הכוכבים, ללא עזרי רדיו, לאי הסמוך לרודוס, לזהותו, להקיפו ולשוב לבסיס. את המטוס אמור היה להטיס הקברניט סגן אורי ביהם, אך ברגע האחרון החליפו הקברניט סגן מיכאל בן־יוסף. נוסף עליו היו בצוות סרן עמנואל גלעדי כטייס־משנה, סג"מ צבי פוגל כנווט ושני אלחוטנים: סמל יצחק יעקב וסמל אפרים זמיר. לקברניט נלוותה גם חברתו אביבה, היום רעייתו ואז חיילת בבסיס. לצירופה לטיסה לא התקבל כל אישור, אך צירופים כאלה היו דבר של שיגרה בטייסת. המטוס טיפס לגובה שלושת אלפים רגל, כדי להגיע אל מעל לעננים, שאפפו אותה עֵת את שמי האיזור, והמשיך ליעדו ללא אירועים יוצאי־דופן. בשלב זה התחלפו הקברניט וטייס־המשנה במקומותיהם והקברניט ערך לחברתו סיור במטוס.

לאחר כשעתיים וחצי של טיסה הגיע המטוס לסביבת יעדו, אך האיזור היה מעונן, הלילה חשוך, והטייסים והנווט התקשו לקבוע את מיקומו המדויק של היעד. הטייס החליט לוותר על זיהוי מוחלט, הורה לאלחוטן לדווח על מקום הימצאם ופנה חזרה לבסיסו. "היינו מעל רודוס, ואולי מעט דרומה ממנו, כשפנינו חזרה," סיפר מיכאל בן־יוסף.[14] הדרך חזרה התנהלה ללא תקלות. עם זאת, התמיהה את הקברניט תשובת הנווט לגבי מקום הימצאם: "אני חושב שאנחנו נמצאים מעט דרומית לנתיב." (לאחר מכן התברר שהנווט, מטובי הנווטים בטייסת, צדק בקביעה. הרוח הצפונית סחפה את המטוס דרומה, אלא שהצוות לא תיקן את נתיבו בהתאם לכך.) הנווט בדק שוב את מקום הימצאו של המטוס וקיבל אותה תוצאה עצמה. הוא עשה זאת בשלישית — והתוצאה חזרה על עצמה. ועדיין לא היה בטוח באשר למיקומו המדויק. לאחר כארבע שעות טיסה מהמטרה היה הקברניט בטוח שנווטו אינו מזהה את מקום הימצאם. "תוך כדי כך קרבנו לחוף ולעיר מוארת. האיזור היה אפוף ערפל חלבי," סיפר סרן עמנואל גלעדי, "וראיתי תבנית אורות של עיר לא מוכרת לי. אמרתי לבן־יוסף שאין זו תל־אביב ואף לא חיפה, אותן אני מכיר היטב מן האוויר בשעת לילה. לעומת זאת שמעתי ברדיו באופן ברור את קהיר, וקצת פחות ברור את ביירות ודמשק."[15]

הקברניט הנמיך את מטוסו והבחין מתחתיו בעצים ובחורשות שהזכירו את איזור פורט סעיד, אך באותה מידה דמו גם לאלה שבאיזור ביירות. בין הקברניט לבין טייס־המשנה והנווט פרץ ויכוח על מקום הימצאם: צפונית לביירות — או דרומית לקהיר. משלא הגיעו לכלל הסכמה הגביהו את המטוס לגובה עשרת אלפים רגל והטיסוהו בטיסת שהייה במהירות נמוכה ובכוח מנועים מזערי, כדי לחסוך בדלק. מדי פעם ירדו כדי להתבונן בנוף ולהסתייע בו לקביעת מקומם, אך מצאו מתחתם רק ים של עננים ועלטה כבדה. הם החליטו לטוס דרומה, כדי שאם נכון "הטיעון הצפוני" והם מצפון לביירות, יגיעו לחיפה. אך כעבור למעלה ממחצית השעה, משלא נראה שום אור באופק, פנו שוב צפונה, כדי שאם אמת ב"טיעון הדרומי" ובינתיים הגיעו לקהיר, יהיו כעבור כשעה מעל אל־עריש. גם הפעם לא נראו כל אורות, ולצוות היה ברור שאיבד כל כיוון. השעה היתה שתיים אחר חצות.

לרוע המזל יצא מכשיר המורס מכלל פעולה. אילו היה תקין, אפשר היה לשדר אליו צליל מורס קבוע, ועל־פיו יכול היה המטוס להתנווט בלי קושי. במצב זה של חוסר ודאות מוחלט התקשר הקברניט למטה החיל וביקש עזרה. קצין התעופה התורן במטה העלה מייד את הטייס דייב אורלי (הלר) במטוס "מוסקיטו" לגובה רב מאוד באיזור חצור, לסייע לבן־יוסף במצוקתו. אך הקשר בין שני המטוסים היה חלש וקשה לשמיעה. סמוך לאותה שעה שב הקברניט אורי ביהם לבסיסו וניגש למגדל־הפיקוח. "שאלתי את הפקח אם בן־יוסף כבר נחת," סיפר, "ונעניתי בשלילה. שאלתיו: 'מה עשית בנידון?' והפקח ענה: 'שום דבר. אין לי קשר איתו...' התקשרתי מייד לבקרה וקיבלתי תשובה דומה. אז קראתי לאלחוטאי סמל אברהם נמרוד, ולטייס סגן רפי בלימן, שישמש לי טייס־משנה, עלינו ל'דקוטה' והמראנו כדי לנסות ליצור קשר עם בן־יוסף.'"[16] הקשר נוצר סמוך לשלוש לפנות בוקר. "קראתי אליו שישדר במכשיר הקשר שלו (H.F.) ואנסה לקלוט אותו במצפן הרדיו שלי ולקבוע את מיקומו," סיפר האלחוטן. "בן־יוסף נשמע רגוע, אך לא הצליח לשדר. הקברניט ביהם אמר לי לשדר אליהם במכשיר המורס, אך לא הצלחתי ליצור איתם קשר. מכשיר המורס שלהם לא פעל..."[17] "לפתע חדלתי לשמוע אותו," המשיך ביהם, "אך שמעתי את דייב אורלי מדבר איתו. כשחשתי שאין לי כל אפשרות לעזור לו נחתתי."

"שמענו את דייב חלש מאוד," סיפר הטייס סרן עמנואל גלעדי. "הוא שאלנו לאיזה כיוון אנחנו טסים. ענינו 'צפונה' והוא אמר: 'פנו דרומה ונראה איך אשמע אתכם.' פנינו דרומה ושמיעתנו השתפרה. מתוך כך הנחנו שעכשיו אנחנו בנתיב הנכון ומתקרבים אליו. אך לפתע מצאנו את עצמנו מעל עיר שהים שלה ממזרח. אז היה לנו ברור שאיבדנו כל אפשרות להסתייע במטוס שהוזנק לסייע לנו."[18]

בינתיים הורו מחוגי ה"דקוטה" האובדת על אפס דלק וגם את אורלי חדלו הטייסים לשמוע. לקברניט בן־יוסף לא נותר אלא לבצע נחיתת חירום על הים שנמצא מתחתיו, לפי סברתו. "קראתי לאנשי הצוות ולחברתי אביבה," סיפר בן־יוסף, "הודעתי להם שאנחנו עומדים לבצע נחיתת חירום על הים ופקדתי עליהם להדק את חגורות־ההצלה. הסברתי לכל אחד מהם את מיקומו בשעת הנחיתה והזהרתים מפני החבטה החזקה שניחבט עם פגיעת המטוס במים. הוריתי לאלחוטאי, סמל יצחק יעקב, לשרוף את המפות ולנתץ את מכשיר הקשר. כששבו כולם למקומותיהם הודעתי לטייס ה'מוסקיטו' שאני מבצע נחיתת חירום על הים והוספתי בקשה פרטית: לא להודיע לאמי על היעדרותי, ואם תתקשר לבסיס, לומר לה שאני נמצא בתפקיד בבסיס אחר." הטייס הנמיך כדי אלף וחמש מאות רגל ומטוסו שייט מדרום צפונה — ואז בקעו פתאום קרני השמש העולה והטייסים גילו שהם נמצאים מעט צפונית לעיר סואץ. "המראה היה נפלא. שמש אדומה עלתה אט־אט ומתחתינו פס של מי כסף, תעלת סואץ, וסביבנו נוף צהוב וחלומי," סיפרה אביבה בן־יוסף.[19]

מכיוון שבאיזור התעלה עדיין היו שדות־תעופה בריטיים, החליט הטייס לחפש אחד מהם ולנחות בו. באותה עת עסק האלחוטן בהשמדת המפות. "לא ידעתי היכן לשורפן," סיפר לימים, "ופניתי לקברניט. הוא ענה לי: 'בדלי השירותים.' השלכתי את הקרעים לדלי והצתי אותם, ולפתע התמלא המטוס עשן. הטייסים פתחו את החלונות שלידם והרוח הגבירה את העשן." הקברניט הורה לו לפתוח את הדלת, אך זו נתקעה וסירבה להיפתח. "ניגשתי לבן־יוסף והוא פקד: 'זרוק את הדלת עם המשקוף בעזרת ידית החירום!' העשן היה כה סמיך שבקושי הגעתי בחזרה לדלת. תפסתי בידית ומשכתי בכל הכוח. הדלת נשרה והעשן פסק. אצתי לדלי והשלכתי גם אותו אחרי הדלת. בינתיים הגיש לי חברי, האלחוטאי אפרים זמיר, את הגבישים שניתץ. השלכתי גם אותם למטה."[20]

"טסנו נמוך מאוד," סיפר הטייס גלעדי, "וחיפשנו מקום נחיתה. איזור התעלה היה מלא מינחתים ושדות־תעופה בריטיים, אבל המסלולים היו מלאים מכשולים וגדרות תיל, מחשש חבלות והתנכלויות מצד המצרים. לבסוף הבחנתי בשדה־התעופה של איסמעיליה וקראתי לבן־יוסף: 'כאן! פה עדיין שולטים הבריטים!' בשדה היה רק מסלול אחד פנוי ממכשולים, וללא רשות מגדל־הפיקוח הנמכנו ונחתנו." הטייסים הסיעו את המטוס לרחבה שליד המגדל, והקברניט הציע לטייס־המשנה שיציג את עצמו כקברניט המטוס, היות שהוא היחיד המדבר אנגלית, מראהו מבוגר ממראה שאר אנשי הצוות והוא נושא את הדרגה הגבוהה ביותר. "כשעצר המטוס," סיפר יצחק יעקב, "העביר הקברניט לסג"מ צבי פוגל את הפיקוד עלינו (בהיותו עתה בעל הדרגה הגבוהה), ופקד עליו שלא ייתן לאיש לעלות על המטוס. הקברניט וטייס־המשנה ירדו יחד אל מגדל־הפיקוח."

"במגדל," סיפר גלעדי, "מצאתי סמל־טיס אוסטרלי. הצגתי את עצמי כקברניט קפטן גלעדי ואמרתי לו שאנו בטיסת ניווט. בגלל טעות בניווט התמשכה הטיסה ונשארנו ללא דלק, ואני מבקש שיְתַדלק את מטוסי. תוך כדי כך זרקתי לו, שלפני זמן קצר נחת באחד מבסיסינו מטוס בריטי בעל ארבעה מנועים ללא דלק, ואנחנו מילאנו את מיכליו ושילחנוהו לדרכו." הסמל היה אדיב, וסיפר שלפני שנים אחדות ביקר בירושלים. בינתיים הורה לתדלק את ה"דקוטה", ובה בעת הזמין שני שוטרים צבאיים של המחנה. אלה רשמו את הפרטים האישיים של הטייסים, וסמל־הטיס התקשר למיפקדה הראשית של חיל־האוויר הבריטי במזרח התיכון שישבה בפָאיד לקבלת הנחיות; אך הקצין התורן לא נמצא שם, כנראה, והחלו נסיונות לאתר אותו. בינתיים הציץ גלעדי במפות האיזור, שהיו תלויות על הקיר, וביקש מסמל־הטיס שיראה לו את הפרוזדור האווירי של חיל־האוויר הבריטי בסיני, כדי לשוב בו לישראל. הלה הראה לו את הפרוזדור ואף צייד אותו במפות, ולאחר מכן החתים אותו על טופס בדבר תידלוק המטוס. כשהעריכו טייסינו שמיכלי המטוס מלאים, נפרדו מהסמל וירדו ממגדל־הפיקוח.

"כשקרבו אלינו עמנואל ובן־יוסף קרא בן־יוסף: 'יש לנו מפות... היכנסו מייד, אנחנו ממריאים...'," סיפר יעקב. בן־יוסף עצמו ניגש למְתַדלקים, שהספיקו למלא רק שניים מארבעת המיכלים, והורה להם להפסיק את התידלוק, אך הללו סירבו, שכן ההוראה מהמגדל היתה למלא את כל הארבעה. בן־יוסף הרחיק את מיכלית התידלוק, זינק למטוס, התיישב בכיסאו, התניע וקרא לעמנואל: "ממריאים." "לפתע החל סמל־הטיס מנופף בידיו," סיפר גלעדי. "כנראה קיבל הוראה מפאיד לעצור אותנו. עשינו עצמנו כלא מבינים. הפקח הפעיל אור אדום שפירושו 'אסור להמריא,' אך התעלמנו גם מאזהרה זו." בן־יוסף העלה את המטוס על המסלול ופתח בהמראה. באותה עת הופיע בשער השדה ג'יפ צבאי. הוא מיהר לעֲבר המטוס הממריא ויושביו החמושים נופפו בידיהם לטייס לעצור, אך הצוות לא שעה גם לג'יפ. לאחר המראה קצרה נסקה ה"דקוטה" מעל לג'יפ ו"שברה" לעבר "הפרוזדור האווירי" בכיוון אילת. את הדרך בפרוזדור עשתה ה"דקוטה" בגובה נמוך, מחשש שמא יוזנקו מטוסי קרב נגדה. בעוד ה"דקוטה" עושה דרכה לגבולות הארץ המתה טייסת התובלה קצינים ממטה החיל וממיפקדת הבסיס וצוותי־אוויר של הטייסת. כל הטיסות בטייסת בוטלו והכול ניסו לנחש את מקומו האפשרי של המטוס האבוד. כשהגיעה ה"דקוטה" לאילת לא נחתה בה אלא היפנתה את חרטומה צפונה, לעֲבר בסיס עקרון. "בדיוק בשמונה בבוקר, כשעמדנו בחוץ, מתווכחים על האפשרויות, שמענו מנוע של 'דקוטה' באוויר," סיפר הקברניט אורי ביהם. "הגבהנו מבטינו, והנה ה'דקוטה' האובדת שלנו מנמיכה, נוחתת נחיתה רכה, נעה לעבר הטייסת ונעצרת במקום חנייתה הקבוע."

ועדת־חקירה בראשות הטייס סא"ל חגי אגמון מונתה לבדוק את נסיבות האירוע ופסקה שהצוות כולו לא היה בָּשֵׁל מבחינה מקצועית לטיסה אורוכת־טווח ולמשימה מעֵין זו. מיכאל בן־יוסף הושעה לתקופת־מה מתפקידו כקברניט, אך דרגתו הצבאית הושארה לו. עד מהרה הוחזרה לו אף הקברניטות, בין השאר — על שום התושייה שגילה באותן נסיבות. כעבור חודשים אחדים קיבלה שגרירות ישראל בלונדון שובר תשלום בעבור "תידלוק מטוס באיסמעיליה". הסכום שולם במלואו.

מבצע "הדס"

לאחר פעילות משותפת מאומצת ותכופה של גדוד הצנחנים וטייסת התובלה הגיעה העת לסכם את הפעילות במבצע משותף. במטכ"ל הוחלט לערוך תרגיל רחב־מימדים שייבָּחנו בו יכולתה של הטייסת וכושרם של הצנחנים להשתלט על שדה־תעופה, לכובשו ולקבל את האספקה הדרושה באמצעות מטוסי ה"דקוטה". תרגיל זה היה מעֵין "תרגיל פתיחה" לכיבושה של שרם־א־שייך, שהיתה אחד היעדים לכיבוש במקרה שהמצרים ימַמשו את איומם לסגור את מיצרי טירן לפני כלי־שיט ישראליים. התרגיל נקבע למחצית השנייה של ספטמבר 1954 ונקרא מבצע "הדס". הצנחנים החלו בריענון אימון הפרט, אימון הכיתה ואימון המחלקה, וגם טייסת התובלה החלה מתכוננת למבצע הגדול. ה"דקוטות" הושמשו והאימון כלל את התמחות הטייסים בנחיתות יום ולילה קצרות; שכן היתה כוונה לבחון את יכולתן של ה"דקוטות" לסייע לצנחנים מבחינה לוֹגיסטית לאחר כיבוש היעד.

ב־20 בספטמבר נפתח מבצע "הדס" בהצנחה רבתי סמוך למינחת בֶּצֶת בגליל. בהצנחה השתתפו שמונה "דקוטות", שטסו במבנים ופלטו מכרסיהן מצנחים בזה אחר זה. הצנחנים "כבשו" את המינחת, ולאחר שהשתלטו על השדה הודיעו למיפקדת טייסת התובלה שהוא עומד לרשותה. אז פתחו ה"דקוטות" בנחיתות תכופות, כדי לספק לכוחות היבשה ציוד, תחמושת, תותחים, ג'יפים, מזון ומים. התרגיל המוצלח נמשך יומיים, ובמהלכם ביצעה הטייסת עשרות גיחות לשדה. הוא הסתיים בלא שאירעה תאונה או תקלה כלשהי, ושיתוף־הפעולה בין הכוחות הרגליים והמטיסים פעל כהלכה. מבחינת מימדיו ואופיו היה מבצע "הדס" מעין חזרה כללית למבצע רבתי שייערך כעבור שנתיים וייקרא מבצע "קדש".

במחצית 1954 כבר התאמתו כמה מנבואותיו של יהודה ארבל לגבי חשיבותה של טייסת התובלה ותרומתה למבצעי צה"ל. במפתיע החלה מתגשמת גם ההבטחה, שמטוסי הטייסת יערכו טיסות ארוכות־טווח לחו"ל, שכן לאחר שנרכשו ה"מטאורים" וה"אורגאנים" היה על החיל לשלוח את מנועיהם לשיפוץ בגלזגו שבסקוטלנד. הכול הכירו עתה בצדקתו של ארבל, שדרש מטייסיו להתאמן כמה שיותר בטיסות מכשירים ובמַדמה הלינק ולקבל

רשיונות טיס אזרחיים. אלא שעתה נראה היה שאין ה"דקוטות" מסוגלות לשאת לבדן במעמסת התובלה ויש צורך במטוסי תובלה נוספים, בעלי כושר מעמס רב יותר.

בינואר 1955 התחלף שוב הפיקוד על הטייסת: סא"ל פול קדר יצא לשרת כנספח אווירי בצרפת ובמקומו התמנה אחד מטייסיה הותיקים של הטייסת, נתן נבות (נוביק). נבות קיבל טייסת מאורגנת ומסודרת, ולאחר שנכנס לתפקיד נרתמו מטוסיו למשימה נוספת: ליווי מטוסי־קרב שנרכשו באנגליה ובצרפת והוטסו ארצה בידי טייסינו כשבבטנם ציוד מגורן, לרבות ציוד הצלה לטייסים שייאלצו לצנוח אל הים במקרה של תקלה.

מבצע "ירקון"

משתכפו איומי המצרים לסגור את מפרץ אילת לפני שיט ישראלי, וידיעות מודיעיניות אישרו שנונקטים אמצעים למימוש האיומים הללו, החליטה מדינת ישראל להעמיד במבחן את שליט מצרים, גמאל עבד אל־נאצר. בספטמבר 1954 ניתנה הוראה לרב־החובל של הספינה הישראלית "בת גלים", שעגנה באחד מנמלי אפריקה המזרחית, לעבור בתעלת סואץ על דגלה ומטענה. ב־28 בספטמבר הגיעה הספינה לפתחה הדרומי של התעלה, ומשנכנסה לתוכה הוקפה בידי משמר משטרתי מצרי. קציניו עלו על סיפון "בת גלים" והודיעו לרב־החובל שהצוות, הספינה והמטען נתונים במעצר. דעת הקהל נרעשה, וכשבועיים עסקו כלי־התקשורת בארץ ובעולם בספינה העצורה; אך שום מַעצמה לא נקפה אצבע לשחרור הספינה, אנשיה או מטענה. לאחר ניצחון תעמולתי זה חגג נשיא מצרים ניצחון מדיני נוסף: ב־19 באוקטובר חתמו נציגי בריטניה במצרים על הסכם לפינוי הצבא הבריטי, שחנה לאורך תעלת סואץ. בראשית 1955 הורה נאצר לצבאו להתחיל בביצור ראס־נצראני והאי טירן, השולטים על מיצרי טירן.

על רקע זה תוכנן מבצע "ירקון" — חלק ממבצע כולל לכיבוש הרצועה הצרה שבין אילת לשרם א־שייך שכונה מבצע "עומר". מבצע "ירקון" הוא דוגמה מאין כמוה לשיתוף־פעולה בין כוחות חי"ר לחיל־האוויר — פעולה שמי שלקחו בה חלק על הקרקע לא היו מסוגלים לבצעה בלי סיועה הצמוד של טייסת התובלה.

מבצע "ירקון" הוא השם שניתן לפעולה מודיעינית שבוצעה מעֵבר לגבול, בתוך מדבר סיני, במשך שלוש יממות. המבצע החל ב־9 ביוני 1955 והשתתפו בו שישה חיילים נבחרים. משימתם היתה לבדוק את עבירותו (לרכב) של ואדי עמוק המתפתל בין נואיבה ושרם א־שייך. בציר המתוכנן מתמשכות שתי דרכים: האחת מעֵין פורטוגה לעבר סנטה קתרינה, ומשם למפרץ שלמה, והשנייה מעֵין פורטוגה לאורך מפרץ אילת עד שרם א־שייך. ההליכה בוואדיות החוליים של הציר היתה אמורה להתבצע בימי יוני,

שהחום באיזור מגיע בהם לכדי חמישים מעלות צלסיוס, ולכן אומנו חיילי הקבוצה במסעות סבל. ליחידה המבצעת הוצמד מטוס "דקוטה" של טייסת התובלה, ומתפקידו היה לעקוב בהתמדה אחר התקדמות המסע, בעיקר בלילות, ולהגיש סיוע לסיירים, כולל אספקת מים וצרכים אחרים. עד תום המבצע לא נתקבלה החלטה מי יִפנה את היחידה משטח האויב — הטייסת הקלה או מטוס "דקוטה". בעוד היחידה המבצעת מתאמנת, החלו הטייסת ויחידת המשלוחים של גדוד הצנחנים להתמודד עם הקושי הכרוך בהצנחת מים וציוד לחיילים, המצויים בתוך ואדי עמוק ומסולע.

יום אחד הגיעו כמה קציני מטה אל בית־הספר לצניחה, שבמחיצתו ישבו "מומחי" האספקה, ושאלו כיצד מצניחים מים. "פשוט מאוד," ענו, "קושרים כמה ג'ריקנים אל מישטח עץ, מגיעים אל שטח ההצנחה ועל פי נתונים של עוצמת הרוח, כיוון הרוח וגובה ההצנחה — מצניחים את הג'ריקנים — וזהו." אך כאשר נכנסו לפרטים התברר כי בתנאי המבצע כמעט אין סיכוי שהמים יגיעו בצורה זו אל הסיירים. לבדיקת כיוון הרוח ועוצמתה יש להצית נר עשן או מדורה, אך אלה אינם אפשריים במקרה זה, שכן הקבוצה עלולה להתגלות. מכשול שני היו פני השטח: קשה לדייק בהצנחה אל ואדי עמוק המתפתל בין הרים המתנשאים לגובה של למעלה מאלף מטר. בתנאים אלה של לילה ושל שטח הררי ספק אם יגיעו המים לתעודתם.

ניתנו יומיים למחשבה, לפתרון. באלה תלויים עתה חיי הצוות. כעבור יומיים הודיעו המְשַלחים שהם מוכנים להפגין את "ההמצאה" שלהם, כדי לדייק בהצנחה, והסבירו לממונים על המבצע, שהם יַשְהוּ את פתיחת המצנח. על ידי כך תגדל מהירות הנפילה בין שחרור המטען מהמטוס לפתיחת המצנח, ועל ידי כך תקטן סטיית המטען מיעדו. והיות שהמשלחים הציעו לשחרר את המטען מגובה של 1,200 מטר מעל ראשי ההרים, חישבו ומצאו שנחוצות להם שלוש שניות של השהיית פתיחת המצנח.

משזומנו העוסקים במבצע לחזות בהצנחת הניסיון, הופיע מטוס 'דקוטה' בגובה כאלף רגל, שהוא גובה רכסי הוואדי שלאורכו יבוצע מבצע הסיירות. "המטוס חג חוגה ראשונה. עיני הצופים עקבו אחר הפתח היחיד הפעור בצידו הימני של המטוס. הקורה השחורה נפלטה מן המטוס, וצנחה כאבן במהירות רבה. כעבור שלוש שניות נפתחה חופת המצנח. מהירות הנפילה כמו נבלמה. המטען התנדנד קלות וארבעת מיכלי־המים נפלו שלמים במרחק 100 מטר מן הצלב. מרחק סביר לכל הדעות."[21] כדי להמחיש את תועלת ההמצאה ואת דיוקה הצניחו המְשַלחים מאותה "דקוטה" מטען נוסף, אך בפתיחה אוטומטית. המטען ירד באיטיות רבה ונפל במרחק רב מהצלב שסימן את נקודת היעד. מפקד מבצע "ירקון" פסק: "ההצנחה האוטומטית אינה שימושית." אך לא התוצאות בניסויים כהרי התוצאות במציאות של מבצע.

ב־9 ביוני 1955 הפליגה מאילת דרומה ספינת דייגים בשם "אילת" ועליה ששת הסיירים של חטיבת "גבעתי", שהתאמנו מזה חודש וחצי במסעות מפרכים. ב־10 בלילה נועדה הספינה להורידם אל החוף דרומית לדהב, אך בשל סערה שפקדה אותם בדרך, ובשל הצורך לעקוף אוניית אספקה של הצבא המצרי שבאה לקראתם, השתבש לוח־הזמנים והשישה הוּרדוּ לחוף סמוך ל־2 אחר חצות. כשעלו על החוף פתחו הסיירים בהליכה מהירה, כדי להספיק לבצע את הקטע הראשון של מסעם, 20 ק"מ, לפני שיפציע השחר. ואכן, לאחר הליכה מאומצת ביותר הגיעה הקבוצה לאיזור המיועד, ובשעה 05:45 כבר היו אנשיה ממוקמים על צלע הר מעל לערוץ הוואדי. את היום כולו בילו השישה במנוחה בחום שהגיע עד חמישים מעלות ויותר, אשר התיש את כוחם עד אובדן החושים כמעט. בחמש אחר־הצהריים, כשעל הוואדי כבר נפרשו צללים ארוכים, פתחו הסיירים בקטע השני של מסעם, 40 ק"מ אורכו, כשאיתם חצי מימיית מים לאיש מתוך שש המימיות שצוידו בהן בצאתם למבצע. השישה מיהרו לנקודה שבה על־פי התכנית היתה צריכה להתבצע ההתקשרות עם המטוס ובה היו אמורים להצטייד במים, שבלעדיהם לא יוציאו את יום המחרת. כשהגיעו לאותה נקודה — עץ בודד בוואדי — השתרעו תחתיו כשאחד מהם נשאר בשמירה עד בוא המטוס. ברגע שהניחו החמישה את ראשיהם על האדמה נפלה עליהם תרדמה עמוקה. לפתע נשמע קול המטוס. השומר העיר את חבריו למבצע, ואלה קמו במהירות, אם כי בכבדות־מה, בגלל שריריהם המכוּוָצים. מן התרמילים הוציאו את לפידי־הסימון והציבו אותם בלב הוואדי על־פי ההסכם, כדי להקל על הזיהוי ולמנוע הצנחה שגויה אל מדורת בדואים כלשהי הבוערת במדבר.

"'האם הגעתם אל נקודת הציון המוסכמת בינינו?' שאל המח"ט [בר־לב] במכשיר הקשר.

"'הגענו אל הנקודה המוסכמת ואפילו הספקנו לישון קצת,' השיב אשר.

"'כולכם בסדר?' — שאל בר־לב.

"'חיובי,' השיב אשר.

"'איך הדרך?'

"'חמש חמש. אין בעיות. טובה ועבירה.'

"'מה מצבכם במים?' הוסיף המח"ט לשאול.

"'נשארה בערך חצי מימייה לאיש.'

"'הייתם בזבזנים קצת. לא?'

"'יבש, חם וצריכים דלק. חוץ מזה ידענו שתבואו.'

"'ובכל זאת, המים עדיין אצלי ולא אצלך.'

"'איך תצניחו?!' שאל אשר.

"'עם הפטנט. אבל עוד לא גילינו אתכם.'"[22]

קברניט המטוס, סרן יוסף עופר, חיפש אחר לפיד הסימון, שקשה היה לזהותו בתוך הוואדי המחורץ והעמוק, ומשנתגלה חודש הקשר עם השישה. "...ירקון כאן נשר. גילינו אתכם... היכונו להצנחה. היכונו להצנחה. שימו לב לפנס הזעיר שיסמן את המטען. דווחו לנו ברגע שתגיעו אליו. אנחנו נמשיך לחוג עד לקבלת ההודעה. הכל ברור?" שאל האלחוטן.[23] תוך כדי כך השליכו המְשַלחים את המטען בכיוון פנס הסימון. השישה הגביהו עיניהם ועקבו אחר האור הזעיר של הפנס היורד עם המטען.

"אחת, שתים, שלוש, ספרו הלבבות שבוואדי כשהעיניים מרותקות אל נקודת האור הנופלת. אחת, שתיים, שלוש... ארבע, חמש, שש...

"אל אלוהים מה קרה? המצנח לא נפתח עדיין.

"שבע, שמונה...

"שום דבר אינו קורה. עדיין לא מספיקים להבין מה קרה.

"אבל האינסטינקט הפשוט, ההגיוני, חש בשואה העומדת להתחולל. תשע... טראח! המים היקרים. ארבעה ג'ריקנים אשר שישה סיירים צמאים מייחלים להם נפלו כאבן משמים, ארבעה ג'ריקנים שנועדו להחיות את נפשם בכבשן הלוהט שלתוכו ייקלעו עם שחר — היו ואינם..."[24]

לא זו בלבד שמשלוח זה של מים לא הגיע אל הסיירים, אלא הם אף נאלצו לטפס על ההרים, למצוא את שרידי המטען והמצנח ולקוברם בתוך הוואדי, כדי שלא ימצאום סיורי המצרים. שני מטעני מים נוספים שוחררו באמצעות ה"המצאה", וגורלם היה כגורל המטען הראשון — התרסקות. משגברו ייאושם של הסיירים ואכזבתם של המשלחים הוחלט להצניח את מטען המים האחרון שנמצא במטוס בהצנחה אוטומטית, זו שלא הוכיחה את עצמה בניסויים. השישה נעצו עיניהם במצנח שהרוח מושכת אותו צפונה מהם, אל הרכסים שמימין. הם עמדו אילמים, צופים בהזדמנות האחרונה. לפתע גלש המצנח בתוך הוואדי, מעט צפונית להם. לא נותר להם אלא לרוץ להביא את המים. התחושה היתה נפלאה.

בלילה שלמחרת, במקום שנקבע מפגש בין ה"דקוטה" לסיירים ובשעה היעודה, הופיע המטוס כדי לתאם את פרטי החזרתם של הסיירים ארצה במטוסים קלים. ואולם השישה לא ידעו שספקות קשים כרסמו בליבות מפקדי המבצע אם נכון יהיה לפנותם בדרך זו, שכן עד לבוא הסיירים למקום החילוץ לא יהיה ידוע, אם השטח מתאים לנחיתת המטוסים. כעבור שעות אחדות, כשהגיעו הסיירים ליעד שנקבע כמקום חילוץ, מצאו שהקרקע מתאימה להנחיות שקיבלו: "אם העקב נתקע ושוקע בחול — 'הפייפר' לא נוחת. אם נתקע — ינחת." העקב לא שקע. הקרקע היתה מכוסה אבנים גדולות והשישה פתחו מייד בניקויה. תוך כדי כך הגיע שוב מטוס ה"דקוטה", לוודא אם השטח מתאים לנחיתת המטוסים הקלים, ושעתיים לאחר שניתנה תשובתו החיובית של מפקד המבצע, אשר לוי, נחת ה"פייפר" הראשון ליד

הסיירים. לאחר שהעלה סייר אחד והמריא נחתו בזה אחר זה חמשת ה"פייפרים" האחרים והמריאו על סיריהם לשדה אילת. הרמטכ"ל ופמליה של קצינים בכירים קיבלו את פני השבים והובילום לארוחת־בוקר במסעדת "תנובה" שבאילת. לאחר מכן נכנסו ל"דקוטה" של יוסף עופר, השתרעו על רצפתה, ולא חשו כאשר המריאה ונסקה להחזירם לבסיסם. לגביהם תם מבצע "ירקון". הדרך שעשו במהלכו תשמש את חטיבה 9 במבצע "קדש", כששניים מן הסיירים מנווטים את החטיבה למשימתה — כיבוש שרם א־שייך.

רכש ה"נורדים" וסיפוחם לטייסת התובלה

במחצית 1956 כבר היה ברור שהמלחמה עם מצרים היא בלתי־נמנעת. צה"ל נכנס אפוא לכוננות גבוהה ולהכנות מעשיות למלחמה. ה"מטאורים" וה"אורגאנים" נזקקו לחלקי חילוף ולתיקון מנועים, אותם ניתן היה לבצע בגלזגו שבסקוטלנד. המעמס שיכלו לשאת ה"דקוטות" לא הספיק עוד, והיה ברור שללא תיגבור טייסת התובלה בכלי־טיס מתאימים, ילקה הצד הלוגיסטי של המלחמה הקרבה. מטה חיל־האוויר החל לתור אחר מטוס תובלה שיוכל לספק את צורכי החיל, והפור נפל על המטוס הצרפתי "נורד", שנבדק עוד בראשית 1955 ונמצא מתאים לדרישות החיל. ה"נורד" נבחר לאחר שהוצע לנו מטוס אמריקני מדגם "סי־82". זה נבדק בידי הטייסים פול קדר וישראל להב, ולאחר טיסת מבחן פסקו השניים שהוא אינו עונה על דרישות חיל־האוויר. כנגד זאת, ה"נורד" הוכיח את עצמו כמטוס חזק ובעל מיכשור מודרני, המסוגל לנחות ולהמריא גם בשדות קצרים, כאלה שאורכם אינו עולה על 250 מטר. גלגל האף שלו עושה אותו יציב בהמראות ומהירות השיוט שלו מגיעה לכדי 170 קשר, לעומת 120 של ה"דקוטה". מעל לכול, ה"נורד" יכול לשאת חמישה טון מטען, פי שניים ויותר מהמטען שנושאת ה"דקוטה". מחירו של ה"נורד" נע בין 400 ו־500 אלף דולר.

בתקופה זו הלכו והתהדקו קשריה הפוליטיים של ישראל עם צרפת בשל האינטרסים המשותפים לשתיהן בזירה המדינית. קשרים אלה התבטאו גם ברכש הצבאי ובסחר הכללי. כשפנתה ממשלת ישראל אל צרפת בבקשה למכור לה שלושה "נורדים", לא נתקלה הבקשה בקשיים מיוחדים. עם זאת נרמז לפונים, שהיא תיכרך בעיסקה רחבה יותר: רכישת אוטובוסים מסוג "שוסון" לחברת "אגד", שעמדה אז להצטייד באוטובוסים חדשים, ועוד קניות. אף על פי שנכרכו פה בצורה לא־הוגנת מין בשאינו מינו, הסכימה ממשלת ישראל לעיסקה בלית ברירה, ובמחצית 1955 נחתם ההסכם לרכישת שלושת ה"נורדים". בספטמבר 1955 נשלחו לצרפת הטייסים יוסף עופר והלל ספקטור והמכונאים דני יצחקי, קלמן להב וישראל אביב, ללמוד את ה"נורד" ולהציע למפעל שבבורז'י כמה שינויים בו שיתאימוהו לצרכינו. כך, למשל, דרש חיל־האוויר את התאמת המיכשור למיכשור של ה"דקוטות". בדרישה

זו היתה גלומה נסיגה מסוימת מבחינת טיבו ורמתו של הציוד, אך היא נבעה מן הרצון לחסוך את ההתמחות במיכשור נוסף, אשר תגזול שעות של פעילות מבצעית מן הטייסת המוגבלת בכוח־האדם שלה.

עד מהרה למדו המכונאים את כלי־הטיס החדש. הטייסים השתלטו עליו לאחר עשרים שעות טיסה בלבד והוסמכו להטיסו. את אימוני הטיסה ב"נורד" עברו בשדה־התעופה הצבאי שבסמוך לעיר טולוז, וכבר במחצית השנייה של אוקטובר 1955 עברו לבורז'י כדי לקבל את המטוס הראשון ולהטיסו ארצה. כבר בטיסה זו הוחלט לנצל את ה"נורד" להבאת ציוד ומנועי "מטאור" מגלזגו, וכמנהג אותם הימים הצטרף לטיסה אחד מקברניטי "אל־על" שגויס למילואים כדי "להשגיח" על הטייסים הצבאיים ולהדריכם בנוהלי שדות־התעופה הבין־לאומיים.

ב־29 באוקטובר יצאו המכונאים וטייס המילואים מבורז'י לסקוטלנד, ועוד באותו ערב הגיעו לריין פרו הסמוכה לגלזגו. שם הועמסו הציוד והמנועים ולמחרת שב המטוס לצרפת. ב־31 באוקטובר יצא המטוס העמוס לעייפה לצ'מפינו שבאיטליה, ולאחר תידלוק ומנוחת הצוות חזר והמריא בכיוון ישראל. הוא נחת בשדה עקרון ב־1 בנובמבר בשעות הלילה. את שני ה"נורדים" האחרים הביא צוות צרפתי, כיוון שכבר ב־5 בחודש הוטל על הצוות הראשון לצאת שוב לגלזגו. עד כדי כך תכפו הטיסות לחו"ל, והעומס על ה"נורדים" היה כה רב, עד שרק בדצמבר 1955 התפנה הקברניט יוסף עופר להדריך טייסים נוספים בתפעולו של ה"נורד". שלושת "הנורדים" החדשים נכנסו לטייסת התובלה ב"כנף ימין", ועם כניסתם נטלו חלק במאמץ התעסוקה של הטייסת.

בינואר 1956 נשלחה לצרפת משלחת של חיל־האוויר והצנחנים, ללמוד את רזי ההצנחה מה"נורד". מטעם מטה החיל השתתפו במשלחת זו אל"מ אברהם יפה, סא"ל יהודה ארבל וסרן יוסף עופר, ומטעם הצנחנים — סא"ל דני מט ורס"ן אהרון דוידי. כן היה בה אל"מ חיים בר־לב. כשהגיעה הקבוצה לצרפת קיבל את פניה הנספח האווירי שלנו, סא"ל פול קדר, מפקד טייסת התובלה לשעבר. לאחר הסבר יסודי על ההצנחה מן ה"נורד" יצאה המשלחת לאחד משדות־התעופה הצבאיים, שם הדגימו לפניהם טייסים צרפתיים הצנחת ציוד ולוחמים ממנו. מפקד כנף התובלה הצרפתית הצביע בגאווה על הביצוע המבריק של טייסיו; ואכן, הטייסים הצרפתים עשו עבודה מושלמת. פול קדר, שהכיר מקרוב את טייסינו ואת יכולתם, שכנע את מפקד הכנף הצרפתי שאחד מהם יטיס "נורד" במסגרת ההדגמה ויצניח ממנו ציוד ולוחמים. במחווה של ידידות נעתר הצרפתי לבקשתו. מייד עלה יוסף עופר עם אנשי צוותו לאחד ה"נורדים" העמוסים ציוד הצנחה ולוחמים והצניחם ליעדם. מפקד הכנף הצרפתית לא הסתיר את מבוכתו והתפעלותו מן הביצוע המושלם של הצוות הישראלי.

עם שובה של המשלחת מצרפת החלה סדרת אימונים בהצנחת ציוד ולוחמים מה"נורדים", ומשנרתם המטוס הצרפתי להצנחות הלכו ופחתו ההצנחות מה"דקוטות", עד שפסקו כליל.

מבצע "אביבה"

במחצית 1956, כשמבצע "קדש" כבר עמד בפתח ולמתכנניו היה נראה שיתעוררו בו בעיות לוגיסטיות, הושג הסכם עם צרפת להשאלת עשרים ושלושה מטוסים. קדמה לפנייה התלבטות במטה החיל אם לבקש מהצרפתים "נורדים" או "דקוטות". ההחלטה נפלה על ה"דקוטות", כיוון שלא היו בחיל אלא טייסים מעטים שעברו הסבה ל"נורדים". ההסכם עם הצרפתים נעשה בסודיות רבה, וכדי למנוע הדלפות הוקמה חברה בשם "אל-שם" להטסת מטוסים אלה ארצה.

כה חמים היו קשרי הידידות בין ממשלת צרפת לממשלת ישראל, שהצרפתים חדלו מלהקפיד על זוטות מנהליות ושחררו את המטוסים במהירות רבה. בחיל-האוויר התלבטו כיצד להביאם ארצה לפני שהצרפתים יתחרטו. כאחראי על מבצע ההעברה מונה איש המטה, הטייס רס"ן ישעיהו גזית. מטה החיל החליט להביא את ה"דקוטות" בשלוש קבוצות ובשתי דרכים שונות: בנתיב העובר את מונט דה מרסן, רומא ואתונה ובנתיב ארוך יותר — מונט דה מרסן-ביזרטה-עקרון, ללא כל חניות-ביניים. חמש "דקוטות" הוטסו תחילה בדרך הראשונה, באמצעות חברת "אל-שם" ובשיתוף טייסים צרפתיים. מטס זה יצר רושם שמדובר במטוסים המיועדים לצרכים אזרחיים, ומספרם הקטן יחסית לא עורר התעניינות יתרה אצל גורמים עוינים. הטסה זו כונתה בשם מבצע "אביבה". גל שני של שמונה "דקוטות" הוטס באותה דרך, הפעם בידי טייסים ישראליים בלבד.

בעוד שההעברה בדרך הראשונה נעשתה באיטיות ותוך חניות, בדרך השנייה הועברו המטוסים במהירות, כשכל הדלק שהיה דרוש להם לדרכם הארוכה הועמס על המטוסים עצמם. לצורך העברת קבוצה זו של עשר "דקוטות" גייס מטה החיל טייסי מילואים ונווטים, מכונאים ואלחוטנים בעלי ניסיון כלשהו בטיסה על "דקוטה". "לפתע צלצל אלי גזית," סיפר נתן נבות, "והודיע לי שיש טיסה לחו"ל, אך סירב לומר לאן ולאיזו משימה. למחרת נמצאנו במקום-המפגש, כעשרים וחמישה טייסים, רובנו אנשי מילואים. בשעה היעודה העלו אותנו על מטוס 'קונסטליישן' של 'אל-על', ועדיין לא ידענו את יעד הטיסה ואת מטרתה."[25] בידי מפקד הקבוצה הופקדה מעטפה חתומה, וניתנה לו ההוראה לפתוח אותה כשיהיו מעל לים. רק לאחר ההמראה נודעו אפוא לטייסים פרטי התכנית, הנתיב והרכב הצוותים. עם הנחיתה בצרפת ציפה להם אוטובוס שהביאם לשדה-תעופה צבאי. שם שהו יומיים, ובזמן זה הוכנו המטוסים לטיסה ארצה. הטייסים הולבשו מדים

צרפתיים ועוטרו בסמלים של חיל־האוויר הצרפתי. לפני טיסתם נצטוו "להיות צרפתים לכל דבר."

בשעה היעודה המריאו בזה אחר זה חמש "דקוטות" לכיוון ביזרטה, שם נועדו להצטייד בדלק נוסף לקראת טיסתן הישירה ארצה, וכעבור זמן קצר המריאה באותו כיוון חמישייה נוספת של "דקוטות". אף כי המבצע הוכן לפרטיו ובסודיות רבה, לא נעדרו בו הפתעות שהביכו את טייסינו. כך קרה כשפנה הטייס נבות למגדל־הפיקוח באנגלית וביקש פרטים על מזג־האוויר. הפקח סירב להשיב לו באנגלית. "אני שאלתיו באנגלית וזה עונה לי בצרפתית. פניתי אליו שוב באנגלית — וזה עונה לי פעם נוספת בצרפתית ומוסיף: 'אנחנו שהיינו אימפריה, לא נאה לך לדבר בשפתנו?' ואני צרפתית הרי לא ידעתי, ולגלות לו שאני ישראלי נאסר עלי. על כן המשכתי באנגלית ואמרתי שאני טס ליעד אנגלי, ומכיוון שמזמן לא דיברתי אנגלית, אני רוצה לתרגל התקשרויות בשפה זו. רק אז נתרצה הפקח וסיפק לי את הנתונים המבוקשים באנגלית."

עשר ה"דקוטות" נחתו ללא תקלות בביזרטה, שם נתקבלו בחמימות על־ידי עמיתיהם הצרפתים שציידום בדלק רב. שני מטוסים יצאו ראשונים לבדיקת הנתיב, ומשנחתו כמתוכנן בעקרון, המריאו האחרים בהפרשים של עשר דקות. עשרת המטוסים נחתו ללא תקלות. בעקרון ציפו לטייסים הנוחתים מפקד החיל, האלוף דן טולקובסקי, ואיש מחלקת האוויר במטה, רס"ן ישעיהו גזית, ובירכום על הצלחת מבצעם.

עשרים ושלוש ה"דקוטות" השאולות צורפו לעשר שהיו בטייסת התובלה. כן נמצאו בטייסת שלושת ה"נורדים" ושתי "קטלינות" (שמיעטו לטוס בהן). המעמס הכללי של טייסת התובלה הגיע עתה לכשמונים טונות. הצוותים הטכניים עמלו יום ולילה להביא את המטוסים לשמישות מירבית, ובראשית אוקטובר 1956 היתה הטייסת מוכנה לקדם את פני המלחמה.

טייסת ה"מוסקיטו"

ראשיתה של הטייסת

דומה ששום מטוס לא סימל את מלחמת עם ישראל בארצו כפי שסימל אותה ה"מוסקיטו", אשר שירת את החיל והבטיח שמים נקיים בשנים 1951-1956. היה זה טוס קרבות ותיק, אך בלוי, ישן ולא־אמין: ארבעה־עשר טייסים איבד חיל־האוויר בעטיו, וכן נגרם מספר רב של פצועים ונכים, וזאת באימונים מבצעיים בלבד. אמנם כשהיה המטוס "נקי" ולא נשא פצצות או מטען חיצוני אחר הוא היה נוח להטסה, אפילו במנוע אחד; הסכנה גברה כשחדל אותו מנוע לפעול. אז נזקק הטייס להערכה מהירה ולהחלטה מיידית, כי כל שגיאה בשיקול־דעת גררה תגובה מצד המטוס, ועל פי רוב הסתיים הדבר בהתרסקות.

ה"מוסקיטו" נבנה לטיסות מבצעיות נמוכות, ומשום כך הושם הדגש על כך, שהמנוע לא יסתיר את שדה־הראייה. ואכן, שדה־ראייה מירבי זה הקל על הנוהגים בו בטיסה נמוכה. ואולם טיסה נמוכה דורשת ניסיון, מיומנות רבה ומשמעת חמורה, וכל אלה עדיין חסרו לטייסינו הצעירים.

ה"מוסקיטו" הראשון שטייסינו עשו הכרה איתו היה מטוס חיל־האוויר המלכותי, שנמצא נטוש ורצוץ בשדה עקרון ואנשי התחזוקה האווירית של "שירות האוויר" פירקוהו והרכיבוהו מחדש. במאי 1948 הגיע ארצה, לאחר טיסה רבת־תלאות, "מוסקיטו" שָׁמיש מאנגליה, מוטס בידי האנגלי ג'ון הארווי. המטוס נחת בחיפה, שהיתה עדיין בידי הבריטים, והעברתו לרמת־דוד, שהיתה כבר בידינו, היא סיפור בפני עצמו. שני מטוסי ה"מוסקיטו" הללו הוטסו במלחמת הקוממיות ולאחריה אך ורק בידי טייסי המח"ל, בעוד הטייסים הישראליים מביטים מן הצד ואינם חדלים מלהתפעל מעוצמתו ומביצועיו המרהיבים.

במחצית יוני 1951 החלו להגיע טיפין־טיפין מטוסי ה"מוסקיטו", ששלחו אנשינו משאטודאן שבצרפת. הם נחתו בשדה עקרון ורוכזו בו. אותה עת לוקטה קבוצה קטנה של טכנאים, לתחזק את המטוסים שזה מקרוב באו. על קבוצת הטכנאים הופקד איש התחזוקה הוותיק יוסף (ג'ו) לשם. בשני המוסכים הקטנים שמטוסי ה"מוסקיטו" אוחסנו בהם, החלו אנשיו של לשם ללמוד את גופו ואת קרביו של המטוס מתוך העותק היחיד של ספר ה"מוסקיטו" שנשלח מצרפת. בטיסות האיוורור והריענון של המטוסים החדשים עסקו שלושת טייסי המח"ל סי פלדמן, בן סימון ואייבי נתן — ראשיתה של טייסת ה"מוסקיטו" 109 שהחלה מתגבשת באותה עת.

בשלהי אוגוסט התעכב בארץ טייס בריטי בשם האקֶט, אחד הטייסים שעסקו בהעברת מטוסי ה"מוסקיטו" ארצה. שהותו נוצלה להדרכת טייס ישראלי, דני שפירא, על מטוס זה. ב־4 בספטמבר, לאחר כמה טיסות אימון, עמד האקט להדריך את חניכו הישראלי באחד התרגילים האחרונים לקראת טיסת היחיד שלו — פנייה חדה של המטוס. תוך כדי הדגמה היפנה המדריך את המטוס פנייה חדה מדי וזה התהפך על צידו והחל מסתחרר וצולל. שפירא מיהר לתפוס בהגאים, השתלט על המטוס המשתולל וחילצו מהסתחררותו. הטייס האנגלי, שהכיר את שגיונותיו של ה"מוסקיטו", הבין שהחניך חילצם ממצוקה רבה. הוא הפטיר במבוכה: "Very nice, let's go home!" ("טוב מאוד! בוא נחזור הביתה!"), ופקד על דני להנחית את המטוס. למחרת עלו השניים לטיסת הדרכה אחרונה, ועוד באותו יום ביצע שפירא את טיסת היחיד שלו והפך לצבר הראשון שהטיס מטוסי "מוסקיטו" בחיל־האוויר הישראלי.

אימונים על ה"מוסקיטו" באנגליה

כשהחל החיל להצטייד ב"מוסקיטו" היה ברור שמטוס זה יהפוך למטוס הקו הראשון, והתעורר צורך להכין צוותי טייסים למטוס שטרם הכירוהו כדבעי

בחיל. הוחלט אפוא לשלוח קבוצת טייסים ללמוד את המטוס בארץ מוצאו — אנגליה. הנספח האווירי שלנו בבריטניה השתדל אצל שלטונות התעופה הבריטיים, והללו הסכימו לקבל טייס אחד להשתלמות בבסיסם שבסווינדרלי, שם נערכו אימוני המרה על ה"מוסקיטו". הטייס שנבחר להישלח להשתלמות זו היה סרן אייבי נתן, מתנדב יהודי יליד הודו, שרכש ניסיון רב בטיס במסגרת חיל־האוויר המלכותי. כשהגיע נתן לסווינדרלי החל מייד באימוניו, ועד מהרה השתלט על המטוס. האימונים היו מורכבים ומסובכים ונעשו בתנאי טיסה קשים. אייבי נתן התמחה ביירוט לילה ב"מוסקיטו", כולל טיסה בלילות גשומים ובמזג־אוויר גרוע, ובטיסת מכשירים. באחת הגיחות הליליות אחזה לפתע אש באחד ממנועיו. הוא הודיע על כך למגדל־הפיקוח, ותוך כדי כך הפעיל את מערכת הכיבוי שבמנועים. הנווט האנגלי שנמצא איתו נתקף פחד וביקש רשות לצנוח, אך אייבי הרגיעו ואמר לו כי לכשיגיע רגע הסכנה — יורה לו לצנוח. אותה עת התרוצצו מתחת מכוניות־הכיבוי, שציפו לראות את הטייס ונווטו צונחים ממטוסם הבוער, אך לתדהמת אנשי הבסיס הנחית אייבי נתן את המטוס על אחד המסלולים הצדדיים שבשדה. הוא נעזר במכ"ם המטוס וביצע נחיתה רכה ללא תקלה. מעשה זה זיכהו בהוקרה מצד מיפקדת הבסיס וחניכיו.

ואולם דווקא שמו הטוב של נתן כטייס סיבך אותו בעניין אחר. בערבים החופשיים מאימונים היו הטייסים נפגשים במועדון לכוס בירה ולשיחה קלה, ואייבי בעל המזג הסוער לא התנזר משניהם. בשיחותיו לא נזהר בלשונו ונשמע משמיץ את האימפריה הבריטית על יחסה למושבותיה. הוא גם לא חסך דברי תוכחה מן הערבים על שנאתם ליהודים. עוד תקף בדבריו את בריטניה על התנהגותה המבישה בימי מלחמת העולם השנייה, כשהיהודים הושמדו בידי הגרמנים, והיא נעלה את שערי ארץ־ישראל בפניהם. בין שומעיו היה איש שירות הביטחון הבריטי, קצין בדרגת סרן שנשלח לתהות על קנקנם של הטייסים הזרים המשתלמים, והוא רשם את דבריו בפנקסו. בעקבות זאת זומן אייבי לבירור בשגרירות ישראל בלונדון, ורק בדי עמל, ובזכות הצטיינותו בקורס, הורשה לו לסיים את אימוניו, בתנאי המפורש שלא יעסוק עוד בוויכוח פוליטי בבסיס.

לאחר ששב אייבי נתן ארצה, הוחלט במטה החיל לשלוח קבוצה בת שישה טייסים לסווינדרלי: דב ארליך, משה אשל, דייב אורלי, ישראל להב (לחובסקי), אברהם פורטוגלי ודניאל שפירא, שנתמנה לעמוד בראש הקבוצה. כשהגיעו השישה לסווינדרלי אסף מפקד הבסיס את כל הטייסים ל"שיחת המפקד", ובה הודיע קצרות, שטייס המגיע לשם חייב לדעת שאינו יודע לטוס ואינו משוחח בענייני פוליטיקה. הטייסים הישראליים הבינו את הרמז.

טייסי הקבוצה הישראלית חשו בבסיס באוירה מסוגית כלפיהם, שכן מלבד מקרהו של אייבי נתן, שהיה ידוע לכול, הדריכו פה מדריכי טיס פולניים

שלא אהבו יהודים. יתירה מזאת: בין הטייסים המדריכים היה בריטי ששכל חבר לאחר שמטוס "מוסקיטו" דגם 16 שהטיס חדר לשמי ישראל למשימת צילום והופל. מדריך זה סירב עתה להדריך טייסים ישראליים. מפקד הטייסת עצמו שירת בימי המנדט כמפקד טייסת "האריקן" בשדה מוּקְבָּלה שעל־יד מגידו, ולוּ בוודאי לא היתה סיבה לחבב את הטייסים שבאו מ"שטחי" האימפריה הבריטית המוקטנת.

האימונים עצמם, שכללו 50 שעות טיסה ביום ובלילה, היו קשים. הקבוצה חולקה לשתי חוליות ולכל טייס ישראלי צורף נווט אנגלי. הישראלים, שהגיעו לטייסת מטוסים דו־מנועיים זו ממטוסים קלים ונסיונם הטיסתי מועט ורוב־רובו בשמים כחולים, נאלצו להתמודד לא רק עם היחס העוין, אלא גם עם תכנית אימונים קשה ומורכבת שנעשתה בשמים אפורים ומעורפלים; לא כל שכן ב"מוסקיטו", שהוא מטוס קשה להטסה. קשים במיוחד היו האימונים בטיסת מכשירים בלילה, במזג־אוויר גרוע ובסביבה לא־מוּכּרת. ואולם עד מהרה התברר למפקדי הבסיס שלקבוצה הישראלית רמת טיסה טובה, והיא מלוכדת, שוקדת על אימוניה, וחבריה מבקשים להשתלט על המטוס מהר ככל האפשר. במיוחד התבלט ברמתו ראש הקבוצה, דניאל שפירא. כבר בטיסתו הראשונה הודיעו מדריכו שאין לו עוד מה ללמדו, ופעם אחרת, כשהדגים המדריך לחניכו נחיתה קצרה והמטוס קיפץ מעט על המסלול, הפטיר המדריך: "דניאל! אתה תבצע זאת טוב ממני!"

באחת הגיחות יצא הטייס אברהם פורטוגלי עם מדריך לניווט לשורת תרגילים בגבהים שונים. הנווט האנגלי לקח איתו רק את המפה המקומית. עם המראתם כיסו עננים את האיזור והמדריך פקד על הטייס לעלות עוד ועוד כדי להגיע אל מעליהם. לאחר מכן ביצע פורטוגלי את התרגילים לפי הוראות המדריך, ולבסוף פקד הלה לצלול לתוך העננים כדי למצוא בהם חור ולחזור דרכו לבסיס. הישראלי צלל, אך בעננים לא נמצא שום חור. כשהגיע הטייס המתלמד לגובה 2,000 רגל שאל את מדריכו היכן הם נמצאים, אך הסתבר שגם המדריך איבד כל התמצאות בשטח. ה"מוסקיטו" הקיף את האיזור שוב ושוב כשהמדריך מתבייש להודות שאינו יודע את מיקומו. תוך כדי כך הורה לפורטוגלי לרדת עוד ועוד עד כדי סיכון, בניסיון למצוא אתר מזהה. הם צללו על כנסיות בתקווה שעל־פיהן יהיה אפשר לזהות מקום יישוב; הם ירדו על תחנות־רכבת בתקווה לקרוא את שמות התחנות — הכול לשווא. לבסוף הפטיר פורטוגלי: "כשתחליט למסור לי את הניווט אביא אותך לבסיס." כשאפסה כל תקווה הורה לו הנווט: "הבא אותנו לבסיס!" פורטוגלי הבחין מתחת בנהר ועל חופו כנסייה קטנה בעלת גג אדום בצורה מיוחדת והכריז: "אנחנו מעל נוֹרְיץ'!" זו היתה העיר היחידה שפורטוגלי יכול היה לזהות ממרומים... מנקודה זו ידע הנווט את הדרך והובילם בחזרה לבסיס. אין צורך לומר שעד תום הקורס הוא היה מלא

התפעלות מחניכו ומשוכנע שכושר הניווט של הטייס הישראלי גובל בתחושת התמצאות על־טבעית...

עד מהרה נמנו הטייסים הישראלים בבסיס סווינדרלי עם מקבלי הציונים הגבוהים ביותר בקורס, ושבחים על כושרם, יכולת הטיסה שלהם ותושייתם הגיעו גם לאוזני מפקד הטייסת. זה פיקפק בנכונות השמועות והחליט להעמידן למבחן בדרך לא מקובלת: עריכת מבחן אישי למפקד הקבוצה, דניאל שפירא. בליל ערפל קר המריא מבסיס סווינדרלי "מוסקיטו" ובו שפירא ובוחנו, מפקד הטייסת, לסדרת תרגילים. שפירא ביצע את כל התרגילים באופן מושלם, אך לבסוף פקד עליו מפקד הטייסת לבצע גישה סופית ונחיתה כשהמנועים פועלים בהילוך סרק. תרגיל זה מעולם לא נלמד במסגרת אימוני הקבוצה הישראלית, אך שפירא ביצע גם תרגיל זה ללא קושי. משהשתחל המפקד הנדהם מהמטוס הפטיר בחיוך: "אני רואה שמדריכינו מיטיבים להדריך אתכם..."

בתחילת מרס 1952 סיימו הטייסים הישראליים את הקורס על ה"מוסקיטו". שלא כמקובל ערכו השישה מסיבה למדריכיהם ולמפקדם ב"פאב" אנגלי טיפוסי. כטוב לב הטייסים בשתייה סיכם מפקד הטייסת את יחסו לקבוצה: "בבואכם הנה, חששתי שלא תוכלו להשתלט על ה'מוסקיטו' ומטוסים רבים ירוסקו על ידכם, כפי שקורה לטייסים משאר מושבות האימפריה שלנו. אך עד מהרה נוכחתי לדעת שטעיתי. אני רוצה שתדעו: מעולם לא היתה לי סיבה לאהוב יהודים, אך אף פעם לא פגשתי קבוצה מלוכדת ותאבה ללמוד ולהצטיין כטייסי קבוצה זו. אתם נראים לי כהתגלמות חדשה של העם היהודי. אני גאה שהייתי מפקדכם..."[26]

התארגנותה של הטייסת

כששבו המשתלמים לבסיסם הקבוע בחצור הוחל בארגון הטייסת. למפקדה הראשון התמנה דניאל שפירא. אותה עֵת היה הבסיס כולו נתון בהתארגנות, שהרי רק חודשים אחדים קודם לכן נפתח מחדש. בחצור נמצאו אז טייסת "המבצרים המעופפים", טייסת ה"דקוטות" וכעשרים מטוסי "מוסקיטו" שהועברו לָשָם מעקרון. כיוון שהטייסת הטכנית נשארה בעקרון, היו מטוסי ה"מוסקיטו" מגיעים מצרפת לשם, עוברים בדיקה וטיפול — ורק אז מועברים לחצור. ואולם הטייסת החלה מארגנת צוותי קרקע משלה, שגרעינם הקשה נשען על בוגרי בית־הספר הטכני של חיל־האוויר. מלבד טכנאים היה צורך גם בנגרים, שיטפלו בגוף ה"מוסקיטו" העשוי עצי ליבנה ויטליאו אותו. לא חלפו ימים רבים ובטייסת התמקם צוות מוכשר של טכנאים שלמדו להכיר את מנוע ה"מרלין" שה"מוסקיטו" היה מצויד בו, ועד מהרה השתלט גם על שאר מערכותיו המסובכות של המטוס, למרות הליקויים שהתגלו בהן חדשים לבקרים. לקצין הטכני של הטייסת מונה סגן אריה שוהם, שידע להפעיל את

אנשיו ביעילות רבה ובתוך זמן קצר גיבש אותם לצוות עבודה. גם צוות החימוש התלבט לא מעט, שהרי ה"מוסקיטו" מסוגל לשאת תחמושת רבה, כלי־ירי בעלי עוצמה ומספר פצצות שלהן משקל לא־מבוטל. צורת תליית החימוש והתחמושת העסיקה את הצוות זמן רב והם נדרשו לפתור בעיות טכניות הכרוכות בכך.

באותה עת היה ה"מוסקיטו" המטוס המהיר ביותר בחיל, 600 קמ"ש מהירותו. לפיכך ביקש מטה חיל־האוויר להפוך אותו למטוס הקו הראשון, ולקראת זאת צריך היה להכין בכל המהירות האפשרית צוות גדול של טייסים ונווטים. הטייסים הגיעו מבית־הספר לטיס, ולאחר שסיימו את אימוניהם המבצעיים בטייסת 105 (על מטוסי "ספיטפייר") עברו עתה קורס מבצעי על מטוס ה"מוסקיטו". הנווטים הגיעו ישירות מבית־הספר לטיס, וכאן צורף כל נווט לטייס והצוותים החלו באימונים משותפים. נוסף על בעיות ההתארגנות ולמידת ה"מוסקיטו" עמדה על הפרק בעיית האיחסון. כארבעים המטוסים שהתרכזו בינתיים בחצור חנו בצידי המסלולים, תחת כיפת השמים, בשמש הלוהטת בקיץ ובגשמים הסוחפים בחורף. הדבר פגע בגוף המטוס עשוי העץ והשפיע מייד על תגובותיו האווירודינמיות. עתה הצליח מטה החיל להשיג תקציב מיוחד לבניית סככות, ועד מהרה חסו רוב מטוסי ה"מוסקיטו" בתוכן. סככות אלה כונו "סלפיטרים", על־שם הקבלן שבנה אותן.

התנאים בבסיס היו רחוקים מלהשביע את צורכי הטייסת, ובעקבות זאת שורה בו אווירה של חוסר־משמעת והיו גילויים רבים של נטילת חופש ונקיטת יוזמה אישית. ב־10 באוקטובר 1952, כשהטייסת — והבסיס כולו — נמצאו בשלבי התארגנות אחרונים, התמנה למפקדה ישעיהו גזית, שפיקד כבר על שתי טייסות ושימש גם מפקד טייסת תעופה. גזית החל בהנהגת נוהלי משמעת, בהכנת מערכת אימונים סדירה ובגיבוש הטייסת ליחידה קרבית. לעת הזאת פקדו את הטייסת משברים, וטייסיה הראשונים, אברהם פורטוגלי, דייב אורלי, ישראל להב ומשה אשל, נטשו אותה ועברו לטייסות אחרות. ואולם כשהחלה טייסת ה"מוסקיטו" להתארגן בגפים מבצעיים, שבו אליה אחדים מן הטייסים הפורשים כמפקדי גפים וישראל להב אף מונה לקצין־המבצעים של הטייסת.

אימונים ומבצעים

עם ההתארגנות בגפים החלה הטייסת לפעול באורח מסודר במבצעים, בסיורים ובצילומים, בתוך המדינה ומעבר לגבולותיה. באימונים ביקשו ללמוד מה ניתן להעמיס על ה"מוסקיטו", הן מבחינת החימוש והתחמושת והן מבחינת עומס הביצועים האוויריים תוך כדי תרגילי קרב. מלבד היותו המהיר במטוסי החיל היה ה"מוסקיטו" גם החמוש שבהם: הוא היה מסוגל לשאת ארבעה תותחי 20 מ"מ וארבעה מקלעי 0.3 אינץ' שניתנו להפעלה

ביחד או בנפרד, וכן ארבע פצצות בנות 100 ק"ג כל אחת, או שתי פצצות בנות 250 ק"ג כל אחת, ושמונה רקטות 5 אינץ' מתחת לכנפיים. על חשבון חלק מהחימוש ניתן היה להכניס לגחון עוד ארבע פצצות בנות 100 ק"ג, וכן לתלות נורים ומיכלי דלק נתיקים לטיסות ארוכות־טווח. אכן, חימושו של ה"מוסקיטו" היה רב־גוני ומרשים, ולעֵת צורך היה בו כדי להכריע גורלם של קרבות מקומיים.

את מטוסי "דגם 30" השחורים ליירוט לילה, שאחדים מהם כבר נמצאו אז בארץ, היה קשה במיוחד להטיס בשל המכ"ם המוצב בחרטומם ובשל ביצועיהם החלשים יותר, בעיקר בשעת טיסה במנוע אחד (במקרה של קלקול מנוע), כשכֵּן הנֶסַע או גרר אחר נמצא בחוץ. במצב כזה היתה הטיסה כרוכה באיבוד גובה ניכר. לעומת זאת הצטיין מטוס זה כמטוס סיור מהיר שניתן אף להתביית אליו, וכן היה מסוגל להגיע למטרתו בעזרת הנחיית מערכת המכ"ם הקבועה בחרטומו. מעלתו האחרונה בלטה במיוחד בטיסות ארוכות־טווח.

ההיחלצות מ"מוסקיטו" בשעת מצוקה היתה קלה לטייס, שהיה רתום למצנחו לכל אורך הטיסה, אך קשה לנווט, שעל סרבלו היו ווים לחיבור המצנח בשעת הצורך. המצנח עצמו היה מונח בהישג־יד, אך לאחר ההירתמות וההיחלצות מהמטוס צריך היה הנווט עוד למשוך במיתר כדי לפתוח את המצנח בעצמו.

עד מהרה החלה הטייסת רוחשת פעילות אימונים מבצעית ביום ובלילה, ומיפקדת הטייסת עשתה מאמצים לפתח שיטות לחימה חדשות העשויות להתאים למטוס ולזירת הקרבות שמטוס זה עתיד ללחום בה. טיסות ניווט ארוכות־טווח בגבהים שונים, במטוסים חמושים בתחמושת חיה, מעל ליבשה ומעל לים, הפכו עניין שכיח, ועם תום כל תרגיל היו המטוסים שלקחו בו חלק נפגשים מעל למטרה שנקבעה מראש ומרוקנים עליה את תחמושתם. תוך כדי כך ניסו הטייסים לאמץ שיטות להתחמקות ממטוסי־קרב סילוניים זריזים, שכבר פעלו בזירה. ועוד הושם דגש באימונים על דיוק בהפצצות ובירי למטרות הקרקע ולמטרות האוויר.

באותה עת שב הטייס רס"ן מנחם בר מהשתלמות בקורס למדריכי תקיפה באנגליה. בר נפגש עם מפקד חיל־האוויר, האלוף חיים לסקוב, ושכנעו לקיים קורס דומה לטייסות הקרביות באחד מבסיסי החיל. לסקוב השתכנע והטיל את המשימה על בר עצמו. הקורס נפתח ב־9 באפריל 1953 והשתתפו בו כל מפקדי הגפים של הטייסות הקרביות וטייסים אחרים של טייסת ה"מוסקיטו". בשובם מהקורס החלו הטייסים ביישום שיטות הלחימה שנלמדו בו, ובעידודו ובהדרכתו של מנחם בר החלו בתחרות על הישגים בדיוק הקליעה למטרה. בר עסק גם בפיתוח סרטי הירי, צעד חשוב לקידום הטייסים ולחינוכם לביצועים מושלמים באוויר ולדיוק הקליעה. ביוזמתו ובעידוד מפקד הבסיס,

סא"ל שלמה להט, החלו לפתח בבסיס מעבדה לצילום, דבר שסייע ללימוד הצד התורתי של הקליעה.

אחד הדברים שהטרידו את הטייסת באותם ימים היה חוסר הדיוק של ההפצצה מה"מוסקיטו" בגובה נמוך. עם ריבוי התרגילים התברר שהפצצה המגיעה ארצה מקפצת על הקרקע ומנתרת הרחק מיעדה. הסיבה לכך לא היתה ברורה, אך תוך כדי ניסויים הסתבר שניתורי הפצצה הנופלת מגובה נמוך תלויים בזווית שהמטוס נמצא בה ביחס ליעד ההפצצה. הטייסים החלו אפוא בחיפוש אחר זווית ההפצצה המתאימה. היה זה חיפוש ארוך ומייגע שסיכן את הטייס ומטוסו. מפקד הטייסת עצמו עלה פעמים רבות למטוס עמוס פצצות וצלל שוב ושוב, בזוויות שונות ומשונות, לא אחת תוך סיכון עצמי ניכר. העומדים לא הרחק עצרו את נשימתם וצָפו במשקפות בזווית ההטלה ובפצצות המנתרות מעל ליעד. רק לאחר נסיונות רבים נמצאה סוף־סוף הזווית הנכונה להטלת פצצות מגובה נמוך ולהבטחת פגיעתן במטרה.

תוך כדי אימונים התגבשו בטייסת צוותי־אוויר של טייסים ונווטים המטיסים יחד את ה"מוסקיטו", ובתחילת 1953 כבר היו בה כעשרים צוותים כאלה. אלה התחלפו ביניהם מדי פעם, כדי לתרגל את מירב צירופי הצוותים לעת צורך.

בפברואר 1953 שוב התחלף הפיקוד על הטייסת: ישעיהו גזית עבר למטה החיל ובמקומו התמנה הטייס סרן אלי אייל (פיינגרש), שסיים זה לא כבר בהצלחה את הקורס בהטסת מטוסים דו־מנועיים.

במסגרת האימונים המבצעיים ב"מוסקיטו" תָּכפו הטיסות ארוכות־הטווח ביום ובלילה. במיוחד התמיד בהן גף יירוט הלילה, שמפקדו הראשון היה יואש (צ'אטו) צידון. לרשות הגף עמדו בתחילה שני מטוסים שחורים מדגם "מוסקיטו 30", שחשיפתם לקרני השמש הישראלית הלוהטת גרעה מכושר הביצוע שלהם. בהדרגה גדל מספר המטוסים מדגם זה לשמונה, אך מטה החיל החליט לבדוק את כושרם ואת אפשרויותיהם המבצעיות באמצעות שני מטוסים בלבד. אלה היו מצוידים במכ"ם אמריקני מסוג A.P.S.-4, שאך לעיתים רחוקות פעל בצורה תקינה. שני המטוסים הללו החלו משייטים בשמי הארץ ומעל הים בתדירות גבוהה, במזגי־אוויר שונים, כשטייסיהם מנסים אותם במצבי ירי שונים ומתמחים בניווטי לילה ארוכי־טווח.

במקביל לצידון, שטס בעיקר בלילות, עסק אברהם פורטוגלי בסיורים בשמי הארץ בשעות היום. הוא הטיס מטוסי "מוסקיטו" שצוידו במצלמות חדישות, ובשובם מסיוריהם הועברו הסרטים במהירות למעבדת הצילום של הבסיס, שם ישבו עליהם מפענחי תצלומי־אוויר חסרי־ניסיון ולמדו את צפונותיהם. עד מהרה גברה מיומנותם של המפענחים, ולימים כמעט לא היה מבצע שלא נקראו לְחַוות את דעתם על איזור הפעולה שצה"ל עמד לפעול בו.

אחת מפעולות הסיור והצילום הראשונות בשטח אויב במטוס "מוסקיטו" בוצעה כבר ב־9 בדצמבר 1951, כשאייבי נתן (כטייס) ויואש צידון (כנווט) נשלחו לצלם את שדה־התעופה אל־עריש. השניים יצאו למשימתם ללא ליווי, כי שני ה"מוסטנגים" שנועדו להבטיחם לא הופיעו במועד שנקבע לזינוק. כשהגיע המטוס המצלם אל מעל לשדה והחל בביצוע משימתו נפתחה עליו אש מתותחי הנ"מ של השדה. הטייסים המשיכו בצילום ושבו לבסיסם ללא פגיעה. משנתגלה ה"מוסקיטו" כמטוס מהיר וחזק ובעל כושר תימרון מצוין במשימות צילום, צוידו מטוסים נוספים במצלמות, ובפיקודו של אברהם פורטוגלי ערכו "ביקורים" תכופים מעל שטחי האויב. בתחילה צולמו בסיסים צבאיים ושדות־תעופה של האויב, ולאחר מכן הוחל במיפוי שיטתי של סיני, ושאר האזורים העלולים לשמש זירות לחימה. ככל שגבר המתח בגבולות כן רבו טיסות ה"מוסקיטו" במשימות סיור וצילום לאורך הגבולות, כחלק מן המאמץ למנוע "הפתעות" מצידם של השליטים הערביים, שהירבו בדברי רהב ואיומים.

לאחר שהשתלטו הטייסים על ה"מוסקיטו" הוחלט להפגין את כושר התימרון ואת כוח האש שלהם. אחד המפגנים הראשונים מסוג זה נערך בשלהי 1952, על אחד התילים הסמוכים לבסיס חצור. השתתפו בו 16 מטוסים חמושים בכל סוגי החימוש שנשא ה"מוסקיטו". את המבנה הוביל מפקד הטייסת דאז, ישעיהו גזית. קציני מטה החיל וקצינים בכירים של חיל־הרגלים נכחו במקום וצפו בתרגיל. עד מהרה נוכחו הצופים לדעת, של "מוסקיטו" כוח־אש רב והוא בעל כושר תימרון וביצוע גם יחד. הטייסים זרו את פצצותיהם על התל, וזה הפך בתוך שניות ספורות לאבוקה גדולה ועשנה. הרושם שהותיר מפגן האש היה רב, ובעקבות זאת הוחלט בחיל לבצע "תרגיל כוח" נוסף, הפעם בבקעת עובדה, ששימשה מינחת להטסת כוחות וציוד עם כיבוש אילת. במפגן זה השתתפו שמונה מטוסי "מוסקיטו" חמושים. על תל לא הרחק מהיעד המותקף נמצאו מפקד החיל, האלוף חיים לסקוב, קציני מטה החיל וקציני חי"ר בכירים. אף כי הפעם השתתפה רק מחצית ממספר המטוסים שהשתתפו במפגן הקודם, העוצמה ההתקפית שהוצגה ותוצאות ההתקפה היו כה מרשימות, עד שבדיוני הסיכום הוסכם על הכול, שאילו היה זה שדה פעיל של האויב הוא היה מוצא מכלל פעולה לזמן רב.

בעקבות שני מפגני כוח אלה באו מיפקדת הטייסת ומיפקדת החיל לכלל מסקנה, שמוטב להתחיל בפיתוח תרגילי תקיפת שדות־תעופה. היה ברור שבימי מלחמה יהוו אלה מטרות חשובות, ותקיפתם תהווה שלב מרכזי במאמץ לשתק את חילות האוויר של האויב בתוך שעות אחדות, ולשחרר את כוחות החי"ר העוסקים במשימתם מאימת תקיפת מטוסי האויב. ואכן, כבר בתחילת 1953 פתחה טייסת ה"מוסקיטו" בסדרת תרגילים של תקיפת

שדות־תעופה, שתכפו והשתכללו. הטייסים והנווטים אף למדו להכיר את שדות־התעופה של האויב, כשכל צוות מקבל שדה־תעופה אחד ולומד את כל פרטיו — דרכי הגישה אליו, אופני ביצוע יעפי תקיפה נוחים ונסיגה ממנו לאחר ביצוע המשימה.

באותם ימים נולד בטייסות הקרביות רעיון "הסֶבֶב", דהיינו עשיית שימוש רצוף במטוס לביצוע משימות שונות בזו אחר זו תוך כדי ביצוע טיפול שיגרתי, תידלוק וחימוש מהירים. זה היה רעיון מזהיר בפשטותו: אם ייעשו כל אלה בפרקי־זמן מזעריים, יוכל המטוס לשוב ולהמריא לביצוע משימה נוספת דקות אחדות לאחר חזרתו ממשימה אחת, אם בידי אותו הצוות, אם בידי צוות אחר. טייסת ה"מוסקיטו" החלה גם היא ליישם את רעיון הסבב, שהצלחתו תלויה בעיקר בעבודת־צוות מתואמת, בעיקר של צוותי־הקרקע. בתרגילי הסבב התגבשה הטייסת לגוף מבצעי אחד. ככל שקוצר הזמן שתבעה הכנת מטוס חוזר לקראת משימתו הבאה, כן התעצמה הטייסת והשתפר כושרה לפעול בשמי האויב. מובן שביצוע הסבב הביא לתחרות סמויה בלתי־פוסקת בהגברת כושר הפעילות של הצוותים הטכניים ושל צוותי האוויר.

בד בבד עם פעולות אלה הנהיג מטה החיל כוננוּת מבצעית בטייסות הקרביות. כוננות זו ריתקה טייסים רבים למטוסיהם במשך כל שעות היממה והשתתפו בה גם טייסי מילואים של הטייסת. פרט לכוננות ולאימונים המבצעיים השתתפה הטייסת בליווי אוניות צי הסוחר בהתקרבן לישראל דרך ים סוף או בים התיכון. ה"מוסקיטו" נמצא מתאים ביותר למשימות ליווי אלה, הן בשל טווחו הגדול והן בשל כושרו לשאת חימוש רב ויכולתו להשיב מכת אש למי שיבקש להתנכל לספינה. ריבוי המשימות הטיל עול גדול על צוותי הקרקע, שעמלו קשה כדי להעמיד לרשות הטייסת מטוסים שמישים. תוך כדי כך התכוננה הטייסת למפגן האווירי הגדול, שעמד להיערך בחיפה ביום העצמאות תשי"ג, בצמוד למצעד צה"ל. מלבד מטרתו העיקרית, המוראלית — לעודד את תושבי ישראל הנתונים תחת רושם אימוי שליטי ערב להשמידם — היתה לו גם מטרה אחרת: להפגין בפניהם את כוח המחץ האווירי כדי להרתיעם ממזימתם.

במפגן האווירי הגדול ביותר מאז קום המדינה עמדו להשתתף כמאה מטוסים. על מטוסי ה"מוסקיטו" הוטל לחתום את המטס. למשימה זו התבקשה הטייסת להכין 18 מטוסים, ועוד כמה מטוסים שמישים כעתודה למקרים של תקלה. היה זה מבחן רציני הן מבחינת לוח־הזמנים והן מבחינת דיוק הביצוע של צוותי הקרקע והאוויר, ולכן אחזה התרגשות בבסיס כולו. במטס השתתפו נציגי כל הגפים המבצעיים של טייסת ה"מוסקיטו": תשעה מטוסי "דגם 6" — קרב־הפצצה; שלושה מטוסי "דגם 16" — שחורים — ליירוט לילה; שלושה מטוסי "דגם 16" — צהובים — לאימון; ושלושה

מטוסי "דגם 16" לסיור וצילום. את המטס כולו הוביל מפקד החיל, האלוף דן טולקובסקי, שהטיס "ספיט", ואחריו טסו שתי טייסות של "ספיטים", טייסת של "מוסטנגים", ולבסוף — טייסת ה"מוסקיטו".

בשעה היעודה נפגשו כל הטייסות מעל בסיס רמת־דוד, שנקבע כנקודת־מפגש, ומשם פנה המערך המוטס לחיפה. המכונאים והטכנאים, הגופנאים והמכשירנים, שישבו בחדר־המבצעים של הטייסת לאחר ששילחו את מטוסיהם, באו על שכרם כששמעו את קריין הרדיו קורא בהתרגשות: "מטוסי חיל־האוויר עתה מעל ראשינו! הם הגיעו בדיוק בזמן...!" מטוסי ה"מוסקיטו" ברעם מנועיהם האדיר גנבו את ההצגה. "עשינו זאת חמש־חמש!" קראו המצטופפים בחדר־המבצעים. ואמנם, גאוותם היתה מוצדקת: הטייסת לא נזקקה אפילו למטוס אחד מאלה שעמדו בעתודה.

לאחר יעף־ההצדעה מעל בימת הכבוד פנו הטייסות כל אחת בנתיבה להמשך טיסה מעל יישובי הארץ. טייסת ה"מוסקיטו" שטווחה ארוך חלפה במבנים משתנים מעל יישובי הנגב הקרובים והרחוקים, אך כששבה לבסיסה מצאה את המסלולים זרועים מטוסי "ספיטפייר" שאזל הדלק במיכליהם והם נאלצו לנחות בחצור כדי לתדלק. תוך כדי כך החליפו הטייסים רשמים וסיפרו זה לזה את חוויותיהם. פניותיהם של טייסי ה"מוסקיטו" למגדל־הפיקוח שירחיק את המטוסים הזרים מהמסלול לא נענו, כי צוותי הקרקע והאוויר של הבסיס היטיבו לדעת של"מוסקיטו" דלק ל־5־6 שעות טיסה וסירבו להפסיק את שמיעת החוויות... לאחר כמחצית השעה של יעפים מעל לשדה לא נותר למוביל המבנה אלא להודיע: "אני קצר בדלק! נא לפנות את המסלולים!" אז נראו טייסי ה"ספיטים" מזנקים למטוסיהם וכחרף עין נעלמו מהמסלול.

באפריל התחלף הפיקוד על בסיס חצור. סא"ל שלמה להט עבר למטה החיל ובמקומו התמנה סא"ל ג'ו רענן. בטקס העברת התפקידים נערך מטס פרידה שהשתתפו בו 12 מטוסי "מוסיקטו" ושניים משלושת "המבצרים המעופפים". לשלישי לא נמצא אז טייס... מפקד החיל ושני מפקדי הבסיס, היוצא והנכנס, ישבו על בימת הכבוד כשחלפו שתי הטייסות ביעף־הצדעה נמוך מעל הבימה. לאחר מכן ביצעו המטוסים יעפים נוספים תוך שינויי מבנה.

תקלות ותאונות

בשנה וחצי הראשונות לא פקדו את מטוסי ה"מוסקיטו" תאונות ותקלות רציניות. אולם במחצית 1953, כשפעלה הטייסת במלוא הקצב, החלו המנועים וגופי המטוסים להראות סימני לאות, אם בשל אחזקתם הלקויה בחילות הזרים טרם בואם ארצה ואם בשל תנאי אחסנתם בבסיס חצור: חשופים לקרני השמש היוקדת בקיץ ולמי הגשמים בחורף. אפשר גם שבשל צמיחתה המהירה של הטייסת ובשל פעלתנותה הרבה לא הצליחו צוותי־

הקרקע להדביק את צרכיה — חסרו להם ידע, ניסיון ומיומנות בצפונות המנוע ובמסתרי הגוף — ואולי תרמה לכך גם פריקת העול של הטייסים. על כל פנים, דווקא בעת שהוטלו על הטייסת משימות תכופות, היה כל עומס ג׳י מיותר על המנוע מסתיים בתאונה. לעיתים דמם אחד המנועים במרומים ולעיתים היה המטוס מתחיל לאבד גובה בלי יכולת לשוב ולהתרומם. אט־אט הלך והתערער בטחונם של הטייסים ונוטיהם במטוסם. סיבה אחרת לדאגתם של צוותי־האוויר היו שמי הארץ, שהיו צרים ל״מוסקיטו״. מסיבה זו נעשו רוב אימוני הניווט והטיסות ארוכות־הטווח מעל לים התיכון, עד לקפריסין ואף מעֵבר לה. תקלת מנוע מעל לים, כשהמטוס חמוש בפצצות, היתה מביאה לאיבוד גובה מיידי או לשקיעה פתאומית ותלולה (אלא אם שחרר הטייס את מטענו מייד וביצע הנצה מהירה ונכונה), וסיכויי ההיחלצות מתקלה כזאת היו כמעט אפסיים.

אף על פי כן המשיכו הטייסים במשימותיהם ביום ובלילה, וטייסת האימונים המבצעיים עבדה במלוא היקפה להסבת טייסים ל״מוסקיטו״. מטוסי האימון הצהובים בפיקודו של סרן הוגו מרום, טייס מצוין ומדריך מעולה, חרשו את השמים בגבהים שונים וביצעו תרגילי קרב מורכבים ומסובכים, כשמפקד הטייסת תובע שהתרגילים יבוצעו באופן מושלם, כולל טיסות מבנה סגור, צלילה והנצת מנוע, והמשך טיסה במנוע אחד. דבר אחרון זה היה קשה לביצוע ב״מוסקיטו״, אך כיוון שתקלות של דום־מנוע היו דבר שבשיגרה, הוטל על הטייסים לרכוש מיומנות בהיחלצות מהן.

בגמר קורס ההסבה נקבעה גיחה, שמאפייניה נקבעו על־פי דוגמה של טיסת קרב מבצעית ארוכת־טווח. מפקד הטייסת קרא לתרגיל המסכם בשם ״טייס, דע את עצמך!״, אך בשל התנאים הקשים שבוצע בהם היה כינויו בפי הטייסים ״מבנה סבל לילי״. ההשכמה לתרגיל ״טייס, דע את עצמך!״ היתה בדרך־כלל בחצות הלילה והטייסים היו מתכנסים בחדר־המבצעים לקבלת תדריך על המשימה, אופייה ופרטי ביצועה. בשתיים אחר חצות היו הטייסים ממריאים למשימתם ארוכת־הטווח במטוסים חמושים חימוש מלא. מרגע ההמראה נעשתה הטיסה תוך דממת אלחוט. על פי רוב טסו במבנה סגור לקפריסין או מעבר לה, ואחר־כך היה עליהם להקיף את האי ולחזור ממנו בנתיבים שונים לנקודה מסוימת בנגב. שם נועדו שוב כל המטוסים מעל ליעד מסוים כדי להפציצו בדייקנות מירבית, לקלוע במטרות שפוזרו בשטח ולשוב לבסיס. התרגיל היה נמשך כחמש־שש שעות ונעשה תוך דריכות ומתיחות רבה.

בחצות הלילה של 8 באוגוסט 1953 נתן מפקד טייסת האימונים המבצעיים הוגו מרום את התדריך לטייסיו בחדר־המבצעים של הטייסת בבסיס חצור לקראת גיחת הלילה ארוכת־הטווח. לאחר הקפת קפריסין בחימוש מלא תוך דממת אלחוט היו חמשת המטוסים שעמדו לקחת חלק

בתרגיל אמורים לחזור דרך איזור חיפה, ונקודת־המפגש שלהם היתה מעל לאחד התילים באיזור חלוצה. זה נקבע כיעד ההתקפה, ואותו היו המטוסים צריכים להפציץ ולרקט. הטייסים נועדו לטוס בשני גפים: בגף הראשון היו מפקד הטייסת, הוגו מרום, כמוביל ואיתו הטייס אוריאל אשל, ובגף השני היו הטייסים זאב טברסקי, דוד גתמון ושחורי (שקורי).

בשעה 1:05 עמדו כבר על המסלול חמשת מטוסי ה"מוסקיטו" חמושים בשתי פצצות בנות 100 ק"ג ושתי פצצות בנות 250 ק"ג, וכן בפגזים לארבעת תותחי 20 המ"מ ובכמות תקנית של תחמושת לארבע מכונות־הירייה. הלילה היה מעונן וקר והמטוסים החלו בחימום מנועיהם. בשעה 10:30 המריא מוביל המבנה, ומייד אחריו, כמתוכנן, אוריאל אשל.◆ אחריו המריאו שלושת הטייסים האחרים, והחמישייה יצרה מבנה מכונס שהתקדם בחשכת הלילה לביצוע משימתו.

על אף העלטה ודממת האלחוט נראה היה שהמשימה עומדת להסתיים בכי טוב. אך כשהגיעו המטוסים בנתיביהם השונים לנקודת־המפגש באיזור חלוצה, הבחין הטייס דוד גתמון, "שבגף הראשון טס מטוס יחיד (במקום שניים שיצאו למשימה). מעל התל הנמכנו, ביצענו יעף הפצצה, הטלנו את הפצצות, ערכנו שני יעפי צליפה ופנינו לחצור, שם נחתנו בזה אחר זה." כשהתירו הטייסים והנווטים את רתמותיהם ויצאו ממטוסיהם נודע להם מפי מפקד הטייסת, שבשלב מסוים נותק הקשר עם המטוס מס' 2111, מטוסם של אוריאל אשל והנווט עודד שתיל.◆◆ כל המשתתפים בתרגיל עלו למגדל־הפיקוח, לצפות למטוס האובד, בתקווה שאיבד כיוון ועם בוקר ימצא את

◆ אוריאל אשל נולד במזרע ב־1933 ובקיבוצו סיים גם את לימודיו התיכוניים. לאחר מכן יצא לשליחות חינוכית, לחזק את קן "השומר הצעיר" בקרית־חיים. את שנת ההדרכה ניצל הנער גם ללימודים מקצועיים, אליהם נטה משחר ילדותו, בבית־הספר המקצועי שליד הטכניון בחיפה. באוקטובר 1950 גויס לצה"ל והתנדב לקורס טיס, אותו סיים בהצלחה, ובטיסה זו עמד לסיים את הסבתו למטוסי ה"מוסקיטו".

◆◆עודד שתיל נולד ב־1932 במושבה כרכור. לאחר שסיים את לימודיו היסודיים במושבה עבר למוסד החינוכי בקיבוץ משמר העמק, אך עד מהרה החליט שעליו להשיג תעודת־בגרות. לשם כך עבר לתל־אביב ונתקבל לגימנסיה "שלוה". הנער התמיד בלימודיו, אך לפתע קרה אסון: אביו נפטר. עודד הפסיק את לימודיו ושב למושבה, לסייע לאמו. על אף העבודה הקשה במשק המשיך בלימודיו בבית־הספר "עמל" בחדרה הסמוכה, וגם על פעילותו בתנועת "השומר הצעיר" ועל אימוניו ב"הפועל" לא ויתר. באפריל 1950 גויס לצה"ל ושובץ לקורס למכונאי מטוסים, אותו סיים בהצטיינות. לאחר מכן נשלח לקורס נווטים, וגם אותו סיים בהצלחה וקיבל דרגת קצונה.

דרכו ויחזור לבסיס. עייפים וקודרים ציפו ארבעת צוותי האוויר לחבריהם. תוך כדי הציפייה מורטת העצבים נזכרו שאך ימים אחדים קודם לכן נהג אחד הטייסים באותו מטוס ולפתע דמם אחד ממנועיו והמטוס החל מאבד גובה. במקרה ההוא הצליח הטייס להשתלט על המטוס ולהנחיתו נחיתת חירום רכה. עתה ידעו שאם קרתה תקלה דומה מעל לים, האסון ודאי. כשהגיע הזמן שלפי חישוביהם כלה בו הדלק במטוס האובד יצאו לחפש אחריו. מטוסים נוספים הצטרפו אליהם, אך בחיפושים המאומצים שנמשכו עד שעת לילה בשיטת "חיפושי הריבוע" — שיטה שהמטוס מתחיל בה בריבוע גדול וכל פעם מקטין את צלעותיו עד שמסתיים הריבוע כולו — לא נמצא זכר למטוס.

בפקודת מפקד הבסיס, סא"ל ג'ו (יוסף) רענן, שבו למחרת היום מטוסי ה"מוסקיטו" לאיזור החיפושים. בין הממריאים בבוקר ה־9 באוגוסט היו הטייס סגן אליעזר רייזנר ("בסטי")◆ והנווט סגן יהודה כץ.◆◆ ה"ריבוע" של אליעזר ויהודה היה באיזור חיפה, מול הרי הכרמל, הנתיב שבו אמורים היו אוריאל ועודד לשוב לבסיסם. בדרכם חלפו השניים מעל ביתו של רייזנר,

◆ סגן אליעזר רייזנר נולד ב־1929 בעיר מודרה שבצ'כוסלובקיה. עלה ארצה ב־1939, למד והתחנך במוסד "אהבה" שבקרית־ביאליק והמשיך את לימודיו בבית־הספר המקצועי טיץ ביגור. נוסף על כך השתלב בתנועת "הנוער העובד", בקלוב התעופה ובפעולות המחתרת במסגרת "ההגנה". עם פרוץ המלחמה גויס לצה"ל. ב־1951 הגשים רייזנר את חלומו כשסיים קורס טיס בהצטיינות. ביום העצמאות האחרון השתתף כטייס "מוסקיטו" במערך המוטס, וכשרואיין בידי אחד העיתונאים, התלוצץ עימו באומרו: "אני נמוך בכוונה כדי להטעות את האויב, שיחשוב שיש לנו מטוסים ללא טייסים..."

◆◆ סגן יהודה כץ, נכד לאחד ממייסדי המושבה ראש־פינה, נולד ב־1928. כשסיים את בית־הספר היסודי "בלפור" בתל־אביב התקבל לבית־הספר התיכון "גאולה" ובגיל שש־עשרה התגייס לשורות האצ"ל. בשנת 1945 נתפס בשעת הדבקת כרוזים ונכלא לשבוע ימים בבית־הכלא ביפו. כעבור שנתיים נתפס שוב תוך כדי מבצע נגד הצבא הבריטי והיה צפוי לעונש מוות. סניגורם של אנשי האצ"ל, עו"ד קריצמן, רמז לכמה מחבריו של כץ, שרק פריצה למשרדי הממשלה הבריטית ברחוב השחר בתל־אביב והחלפת תעודת־הלידה שלו בתעודה אחרת, שבה רשום שהוא מתחת לגיל שמונה־עשרה, יכולה להצילו ממוות. עד מהרה הוכנה והושמה במקומה תעודת־הלידה ה"מתוקנת". בשעת המשפט דרש הפרקליט לעיין בתעודת־הלידה של הנאשם. כשהונחה התעודה לפני השופט, לויטננט קולונל פל, הוא קפא בזעם: "אתה צעיר מדי להיתלות ומבוגר מדי לקבל מלקות," אמר, ופסק לו מאסר עולם. כעבור שנה, כשפרץ האצ"ל לכלא עכו, שוחרר יהודה והצטרף שוב לפעילות במסגרת האצ"ל. במלחמת השחרור שירת בחטיבת אלכסנדרוני ולאחר סיומה התנדב לקורס טיס וסיימו כנווט.

נענעו בכנפיהם לשלום, סטו מעט כדי להיעלם מעיני המכ"ם המוצב על הכרמל הצרפתי והנמיכו לעבר ה"ריבוע" שלהם. כשהגיעו לאיזור שהוקצה להם צללו עד גובה הגלים, להתחקות אחר תעלומת היעלמם של חבריהם. שוב ושוב צללו, ועוד ועוד הנמיכו, ועיניהם תרו אחר כל שובל קצף שעל הגלים. באחת הצלילות סינוור אור השמש את עיניהם ומטוסם צלל למעמקים. רק שובל דק של מים ניתזים השאירו השניים, אות למקום נפילתם. חבריהם למשימה שהיו בקרבת מקום צפו בנפילתם, חסרי־אונים להיחלץ לעזרתם. לחללי האסון הכפול הוקמו מצבות בחלקת הנעדרים בבית־הקברות הצבאי שעל הר הרצל בירושלים.

האסון הכפול ותקלות נוספות ב"מוסקיטו" החלו מעוררים ספקות בלב צוותי־האוויר לגבי כשירותם של המטוסים לטיסות מבצעיות. בפעולות החיפוש ביום השני טס אחרי מטוסם של אליעזר ויהודה סגן סשה פ'. הוא ראה שהמטוס שלפניו מנמיך טוס, כאילו הבחין במשהו, ואחר־כך מנסה להתרומם ללא הצלחה. דבר זה הגביר את ספקותיו שלו באשר לכשירותו של המטוס. ימים אחדים התהלך מופנם ומהורהר כשאר חבריו, ולא שיתף איש בהתלבטויותיו. לבסוף כתב מכתב קצר למפקד הבסיס ובו הסביר שאין הוא מסוגל עוד להמשיך לטוס ב"מוסקיטו". למחרת נקראו כל צוותי־האוויר של הבסיס למסדר פתע, שנערך בידי שליש הבסיס לפי כל הכללים. מפקד הבסיס הופיע, קיבל את המסדר — וקרא לסשה פ' לצעוד שני צעדים קדימה. הטייס ביצע את הפקודה ואז הודיע מפקד הבסיס: "קיבלתי מהטייס סשה מכתב ובו הוא מודיעני שהוא פוחד לטוס ב'מוסקיטו'. אינני רוצה טייסים כאלה בבסיסי. היות שאינני מוסמך להוריד לך את הכנפיים, אני מסיר ממך את תג הבסיס ומסלק אותך מבסיסנו." המפקד קרב לטייס, קרע את תג הבסיס מעל שרוולו, החזיר את המיסדר לשליש והסתלק. לאחר ששחרר השליש את המסדר השתררה תחושת זעם בצוותי־האוויר. הם עדיין כאבו את אובדן חבריהם והרגשתם לא היתה שונה בהרבה מהרגשתו של סשה פ'.

נתונים תחת הרושם המזעזע של קריעת התג העלו הטייסים והנווטים בינם לבין עצמם את טרוניותיהם כלפי הסדרים בבסיס, שבחודשים האחרונים תבע מהם מפקדו משמעת נוקשה בלי לדאוג להם לתנאי מגורים נאותים ולתנאי הסעה בחופשותיהם, לפחות עד לכביש שממנו יוכלו להגיע לבתיהם. אפילו ציוד הצלה ימי לא סופק להם, למרות פניותיהם החוזרות ונשנות ואף על פי שטסו שעות רבות מעל הים. זועמים ורוטנים על המשפט המוזר והלא צודק, שנעשה באורח חד־צדדי לחבר שהיה מקובל עליהם, כל זאת ללא הידברות וללא הכנה מוקדמת, פרקו הטייסים עול בהיותם בשחקים, שם לא יכול מפקד הבסיס להשיגם. הם ביצעו את התרגילים בזריזות ובנחישות עד כלות כוח מנועיהם, ובתרגילים דו־צדדיים היו עטים זה על זה עד כדי הסתכנות ממשית. בחמתם הרבה לא ידעו עוד גבולות.

באחד הבקרים המריא אחד מטובי הטייסים של הטייסת, לב ארלוזור (זוריק), לאימון שיגרתי אי־שם בדרום ולצידו הנווט מרדכי סגל. לאחר שהסתיים האימון, החלו השניים תרים אחר "אימונים נוספים" בשטח. לא עבר זמן רב והטייס הבחין במכונית שחורה והדורה דוהרת על הכביש הנגבי דרומה. היות שאימוני ה"מוסקיטו" כללו ממילא צלילה על כלי־רכב, החליטו השניים שזומנה להם כאן מטרה מצוינת להמשיך להתאמן עליה וכצוות מנוסה החלו לצלול על המכונית הזריזה. בתחילה צללו עליה עד גובה סביר, כשהמכונית מגבירה מהירות בניסיון להיחלץ מהמטוס האימתני; אך דווקא היחלצות זו גירתה את הטייס והוא המשיך לרדוף אחריה כשהוא מנמיך יותר ויותר. לפתע חש בשריטה בגחון מטוסו. הוא מיהר להרפות מהמכונית, ביצע היפוך מסתלסל, נסק ונעלם במרומים.

"אימון" זה היה אולי מסתיים כך, אלא שלרוע המזל ישב במכונית המהודרת הלורד רוטשילד. כשהגיעה המכונית ליעדה הזעיק הלורד את מפקד חיל־האוויר וסיפר לו על חווייתו המצמררת. למחרת נערך לטייס ולנווטו משפט בזק ושניהם נכלאו לתקופה קצרה והורחקו מהחיל. הנווט הוחזר לחיל מייד לאחר שריצה את עונשו ואילו הטייס הוחזר לטיסה לאחר תקופה ארוכה יותר ובהמשך הגיע לדרגה בכירה בחיל.

התקלות במטוסי ה"מוסקיטו" תכפו והחמירו, ולא היה עוד ספק שגופי המטוסים ומנועיהם אינם עומדים בלחץ האימונים והמבצעים. אלא שבחיל לא נמצא מטוס אחר שיוכל לעשות את המלאכה. שליטי ערב איימו לשתק את צי הסוחר שלנו ולפגוע בכלי־שיט שפניהם לישראל, ורק מטוסי ה"מוסקיטו" ארוכי־הטווח היו מסוגלים לצאת לקראת האוניות וללוותן לחופי הארץ. הם היו גם היחידים שיוכלו בימי מלחמה להשיב מלחמה שערה, להפציץ, לרקט ולצלוף בכוחות קרקע ובכלי־טיס באוויר. על אף התגברות תחושת אי־האמינות המשיכה אפוא טייסת ה"מוסקיטו" להמריא ביום ובלילה, לצלם שטחי אויב וללוות אוניות, לסייר לאורך הגבולות כדי למנוע הפתעות — ולהתאמן לקראת הבאות; וככל שרבתה הפעילות באוויר כן רבו התקלות והתאונות.

לא עברו ימים רבים מאז נפלו שני המטוסים לים ו"מוסקיטו" חמוש מכנפיים ועד זנב חימוש חי המריא לביצוע אימוני הפצצה וריקוט על יעד מדומה בנגב. עוד בטרם היה סיפק בידי הטייס להרחיק מן הבסיס דמם אחד ממנועיו, והמנוע האחר לא הצליח להחזיק גובה. נחיתה בבסיס עם הפצצות החיות עלולה היתה לגרום אסון רבתי. לפיכך קיבל הטייס הוראה "למשוך" את מטוסו עד כמה שיוכל בכיוון הים ולשחרר את מטענו שם. משחוררו שתי טונות הפצצות מעל לים, בקו ישר מול הבסיס, היה רעם ההפצצה כה עז עד שקמב"ץ הבסיס, שעסק באותה עת בתגלחת, שרט את פניו ואץ החוצה שותת דם, מחפש אחר מטוסי האויב שפתחו במלחמה. הטייס הצליח להנחית את מטוסו נחיתת חירום מוצלחת במנוע אחד. למחרת היום צפו כמויות

עצומות של דגים מתים בחוף תל־אביב, בלי שתושביה ידעו את סיבת הדבר. במקרה אחר השתחרר תלתל של המנוע תוך כדי טיסה, ובהשתחררו פרץ חור בבוכנה ובגוף המנוע. הטייס שב לבסיסו במנוע אחד ונחת נחיתת חירום.

האזורים החמים של המדינה היוו מלכודות למטוסי ה"מוסקיטו", שכן מנועיהם התחממו בהם עד כדי סכנה. כך אירע שבשעת תקיפה בקרבת סדום התחמם אחד המנועים והחל פולט גליקול (נוזל לקירור המנוע). לחץ השמן ירד בצורה מדאיגה, ולא נותר לטייס אלא לבצע נחיתת חירום כשהוא מחליק על גחונו. במקרה אחר חש הטייס שאחד ממדחפיו הולך ומשתחרר מצירו. היות שהמטוס נמצא בגובה רב הצליח הטייס להדמים את המנוע הבעייתי ולחזור לבסיסו במנוע אחד. התקלה תוקנה והמטוס המריא שוב, להמשיך במשימתו. וכשהגיע לגובה המתוכנן והטייס הפעיל את המנועים במלוא הספקם, החל המנוע השני נוטה כלפי מַטָּה ומַטָּה את המטוס על צידו. גם הפעם שב הטייס לנחיתה במנוע אחד, אבל בשל נטיית המנוע הצידה לא הצליח להשתלט על מטוסו. זה ירד מהמסלול והתהפך.

"מהירות ה'מוסקיטו' בנחיתה היתה גדולה," סיפר מפקד הטייסת דאז, ישעיהו גזית, "ולכן היה צריך לגעת בתחילת המסלול במהירות הנכונה. צריך היה גם לזכור שמעצוריו מעצורי אוויר ויש להשתמש בהם על המסלול בלי לשרוף אותם — אחרת ימשיך המטוס לרוץ על המסלול בלי להיעצר..." נחיתת ה"מוסקיטו" היתה חייבת להיות מדויקת ולהתבצע במקביל למסלול. אף כי המטוס היטיב להחליק על גחונו, הרי שבנחיתה כבדה, או בירידה מן המסלול, הוא נהג להכניס את חרטומו לאדמה ולזקוף את זנבו. במצב זה היה שוהה זמן־מה, כמבקש להחליט אם להתהפך לפנים או לחזור למצבו הטבעי. כַּן הנחיתה של ה"מוסקיטו" עשוי פח עבה בצורת גליל ובתוכו גומיות. בשעת נחיתה תוך נטייה הצידה (נחיתה סרטנית) היה הכן מקפל את מערכת הגלגלים, והתקפלות זו היתה הופכת את המטוס. כנחיתתו כך גם המראתו היתה קשה ומסוכנת, שכן משהיה אחד המנועים מפתח כוח־יתר בשעת ההמראה, היה המטוס נוטה בכיוון המנוע השני כדי סטייה מהמסלול.

שינויי מזג־האוויר התדירים בארץ נתנו אף הם אותותיהם בגופי המטוסים עשויי עץ הליבנה. אלה היו מתעוותים ומשפיעים על צורתו האווירודינמית של המטוס, שלפעמים היה אף מתפרק באוויר. כך אירע לטייס סרן תבור (טברסקי), אשר הסיע את מטוסו לקראת המראה ותוך כדי העלאת המהירות נשבר לפתע מטוסו לשניים לכל רוחבו. למעשה, כמעט שלא היה תחום שה"מוסקיטו" היה בו חסין: המנועים נהגו להשתתק, הגופים להתעוות, כַּן הגלגלים להתקפל, ואפילו מערכת החמצן לא היתה תקינה ואמינה. עניין אחרון זה הקדיר את מצב־רוחם של צוותי־האוויר והוסיף למתח בטיסות שבוצעו בגובה של 20,000 רגל, בטווחים ארוכים מעל לים, כשמערכת

החמצן לעיתים פועלת ולעיתים לא. בשל הקושי בהטסת ה"מוסקיטו" היו הנווטים ערים ודרוכים לפעולות הטייסים, חבריהם למשימה, ולעיתים קרובות היו מעירים להם על סעיף נשכח, על התפתחות מסוכנת על לוח המכשירים, על בדיקה חיונית שלא נעשתה, וכדומה.

לטייסים ולנווטיהם היו אפוא סיבות טובות לחשוש בשעת הטסת ה"מוסקיטו": כל עומס ג'י על המטוס הביאו לידי סכנה. כך אירע לטייס סגן עובדיה נחמן, שהמריא ב"מוסקיטו" ללא נווט להתאמן בסביבות נגבה. עובדיה, ששלט יפה במטוסו, פתח בסדרת תרגיליו, שכללו צלילות ויציאות מהן. תוך כדי כך חלף מעל לשדה מושקה וכמה מממטרותיו גירדו כנראה את גחונו. על כל פנים, ביציאה מצלילה התפרק המטוס לפתע והטייס מצא את עצמו יושב על כיסאו בשמי התכלת הפתוחים. למזלו היה המצנח חלק בלתי־נפרד מציוד הטייס, ומשתפס עובדיה את שקורה לו משך במיתר, המצנח נפתח, והוא נחת לא הרחק מהקיבוץ שמעליו ביצע את התרגילים.

לאור מצבם הגרוע של מטוסי ה"מוסקיטו" החליט המטה בשלב זה לשלוח צוות לבדוק את מטוס היירוט הסילוני "מטאור אן־אף־13". תקלות ותאונות אלה לא זו בלבד שלא הביאו להפחתת האימונים והמבצעים של טייסי ה"מוסקיטו", אלא שדומה שדווקא הסכנות בהטסתו הגבירו את הרצון להשתלט עליו. יתרה מזאת, נראה כי ככל שרבו בו התקלות, כן גברה חיבתם של צוותי־האוויר אליו, כאותו פרש המוקיר את סוסתו הפראית, זו שאינה סולחת לנרפה ולמתרשל אך יודעת לכבד את הרוכב האמיץ השולט בה. על חיבתם של הטייסים ל"מוסקיטו" מעידות גם הבדיחות שסיפרו עליו. אחת הבדיחות הנפוצות בטייסת היתה, שדי אם יעמוד מישהו לצד המטוס ויחלל, ומייד יזדחלו התולעים מתוך העץ שהוא עשוי ממנו וירקדו לפי הקצב...

מבצע "צוענית"

ב־10 ביוני 1953 פתחה טייסת ה"מוסקיטו" בפריסה שנמשכה כשישה שבועות. מבצע גדול זה של שהיית המטוסים מחוץ לבסיס תוך נדידה ממינחת למינחת בתנאֵי קרב ובמשימות מגוּוָנות נקרא מבצע "צוענית". מסלול הפריסה החל בבסיס חצור, לשדה מגידו, לרמת־דוד, ומשם לשדה תימן הסמוך לבאר־שבע — והלאה משם לשדה שריע שליד מושב פטיש, שדה עזוב מימי שהות הבריטים בארץ. מטרת מבצע "צוענית" היתה לתרגל את הטייסת להמריא ממסלולים זמניים, קצרים ובלתי־מוּכָּרים, כשצוותי הקרקע מגישים סיוע לוגיסטי בתנאי קרב קשים. עיקר הנטל נפל אפוא על צוותי הטכנאים של הטייסת, אשר עמלו יומם ולילה להעמיד את מירב המטוסים השמישים לאימון. אך היות שה"מוסקיטו" הוא מטוס גדול הזקוק לטיפול רב ולכמויות גדולות של דלק, חימוש וציוד קרקע, היוותה פריסה זו גם אימון למנהלת הבסיס לענפיה וסעיפיה. לרוב הגיעו שיירות הציוד והדלק

לשדות הארעיים לפני נחיתת המטוסים, ואלה תודלקו מייד עם נחיתתם והמריאו שוב למשימות הפצצה (בפצצות חיות), ריקוט וצליפה ולתרגילי מטווח. הדגש באימונים הושם על טיסות במבנה מכונס, תקיפת שדות־תעופה ויעפי אמנעה. תרגילים אלה עמדו להיות מיושמים במלחמה הקרובה שנראתה כעומדת בפתח. כדי להעניק למבצע תחושה קרבית הועמדו בסיסי חיל־האוויר האחרים לעיתים קרובות במצב הכן, כדי שיהיו שותפים מלאים באימון, כשהם מייצגים את בסיסי האויב. תרגילים שיגרתיים נוספים היו תקיפת מטרות שונות במבנים. בהגיעם מעל ליעד, היו המטוסים מתפצלים לכיוונים שונים ותוקפים את היעד לפי לוח־זמנים שהוכן מראש. תוך כדי כך נשלחו לאיזור המטרה מטוסי־קרב כדי "להגן" על היעד ולהניס את תוקפיו. בתרגילים דו־צדדיים אלה השתתפו עשרות מטוסים והתפתחו ביניהם קרבות־אויר כשזה מנסה לעלות על זנבו של זה. קרבות אלה החלו בצורה מאורגנת, אך נסתיימו לרוב בחוסר שליטה מוחלט. לא אחת נראו השמים כמערבולת של מטוסים מסוגים שונים, שמנועיהם שאומצו עד כלות הכוחות העלו רעש רב ומהירותם הרבה כמעט והביאה להזדקרותם. המטוסים שלקחו חלק בהילולה חלפו לעיתים זה ליד זה במירווחי גובה וצד קטנים ומסוכנים, ואחד המטוסים אף ניסר במדחפו את גחונו של המטוס שחלף מעליו. רק בנס נמנעה תאונה של ממש.

באחד התרגילים הללו הוטל על טייסת ה"מוסקיטו" לתקוף את טייסת־הקרב שבבסיס צפוני. התדריך אמר שהטייסת תמריא צפונה בגפים ובהפרשי זמן. מטוסי הגף הראשון יטילו את פצצותיהם על המטרה, יפנו אותה לגף הבא אחריו, ויחפו על הגף המפציץ מפני מטוסי־קרב העלולים להפריע לביצוע המשימה. אך בהעדר אמצעי ניווט מדויקים במטוסי ה"מוסקיטו" השתבש לוח־הזמנים. כל המטוסים הופיעו מעל המטרה באותו זמן עצמו, וכל גף ניסה לבצע את המשימה כפי שהוטלה עליו. עד מהרה הופיעו גם מטוסי־הקרב של הבסיס המותקף, עלו השמימה כדי להניס את התוקפים ונכנסו למערבולת שנוצרה. רק משיכות פראיות ו"שבירות" שברירי שניות לפני התנגשויות מנעו אסונות כבדים.

תוך כדי התארגנותו ופריסתו של חיל־האוויר, בראשית שנות החמישים, מוקמו טייסות־הקרב של ה"ספיטים" וה"מוסטנגים" ברמת־דוד, ואילו "המבצרים המעופפים" וה"מוסקיטו" הוצבו בבסיס חצור. עם הזמן נוצרה מעין חלוקה ל"חיל־אוויר צפון" של מטוסי־הקרב הזריזים ו"חיל־אוויר דרום" של הטייסות הכבדות. ההפרדה הולידה גם מאבקי־יוקרה. בשעת תמרונים היו שני חילות־האוויר הופכים באורח טבעי ליריבים, ולעיתים גררו למלחמותיהם — פעם לצד זה ופעם לצד האחר — את בסיס עקרון שבמרכז הארץ, שבו היתה ממוקמת טייסת ה"דקוטות". חלקם של מאבקי־היוקרה במלחמות הללו היה ניכר ולא אחת עבר את גבול המותר וסיכן את הבטיחות.

טייסת ה"מוסקיטו" בפריסתה נהגה להפציץ את טייסות־הקרב ואת טייסת ה"דקוטות" שבצפון בבלוני צבע, כדי להשאיר עקבות להפצצתה. "המבצרים המעופפים" הפתיעו את טייסת ה"מוסקיטו" באחד השדות שאליהם פרסה והפציצו אותה בשקי נסורת, ואילו טייסת ה"דקוטות" השיבה לטייסת ה"מוסקיטו" כגמולה בהפצצה כבדה של נייר טואלט. כשנחת ה"מוסקיטו" בבסיסו השתלשל ממנו הנייר, ועד מהרה קושטו הגופים המגושמים וכל איזור חנייתם בסרטים הצרים. טייסי ה"מוסקיטו" הנעלבים לא התמהמהו זמן רב בנקמתם. שניים מהם מילאו בלון בצבע נוזלי והמריאו במטוס קל לעבר עקרון, בסיס הטייסת הפוגעת. ואולם מסיבה לא ברורה התפוצץ הבלון בתוך המטוס ושני הטייסים כוסו צבע טרי מכף רגל ועד ראש. משהשתחלו ממטוסם וקרבו לטייסת גרמו שם בהלה בהופעתם... הפצצת התגמול של ה"מוסקיטו" על "המבצרים המעופפים" היתה מוצלחת עוד פחות, שכן אחד הטייסים שחרר את בלוני הצבע עם נושא הפצצות. ההפצצה היתה כה מדויקת, שנושא הפצצות פגע בכנפו של "מבצר" ושרט בה שריטה עמוקה שחייבה תיקון של ממש. פגיעה זו שמה קץ להפצצות ההדדיות.

מבצע "צוענית" בוצע ללא תקלות ותאונות, ופרט למקרה אחד של מנוע שדמם באוויר ואילץ את הטייס, דייב אורלי, לנחות נחיתת־חירום בשדה מגידו עמדו כל המטוסים במאמץ. המסקנה היתה ברורה: ה"מוסקיטו" עומד יפה במאמץ ממושך בתנאי קרב מלאים של אבק וחול ומסלולים לא־חלקים. יתר על כן, הוא מסוגל למלא את משימותיו בשהייה ארוכה מחוץ לבסיס־האם שלו, וצוותי האוויר, המנהלה והקרקע עונים על הציפיות.

לקראת סיום המבצע קרבו לחופי הארץ שני מטוסי "מטאור" בלתי־חמושים, שהוטסו בידי טייסים בריטים עבורנו. ארבעה מטוסי "מוסקיטו", שהמוביל שלהם היה מפקד הטייסת, רס"ן ישעיהו גזית, יצאו לקבל את פניהם ולהובילם לרמת־דוד. לאחר שנחתו ה"מטאורים" נפרדו מהם ה"מוסקיטו" במטס הצדעה והיפנו את חרטומם לעֵבר שדה מגידו, שם פרסה הטייסת.

עבודתה היומיומית של הטייסת

בתום מבצע "צוענית" שבה הטייסת לאורח חייה השיגרתי: תרגילים, טיסות ארוכות־טווח, ליווי אוניות ציי־הסוחר המתקרבות לחופי הארץ תוך יצירת קשר איתן עם כניסתן למיצרי טיראן, ולעיתים אף לפני כן, וכן ליווי אוניות חיל־הים באימוניהן בים התיכון. מסעות ליווי אלה נוצלו גם לתרגולי תקיפת אוניות והתחמקויות ממטוסים תוקפים, לסיורים מעֵבר לגבולות הארץ ולמשימות צילום בלתי־פוסקות של בסיסי האויב והאזורים הסמוכים לגבולותינו.

ב־6 באוגוסט 1953 נתקבלה בטייסת ה"מוסקיטו" פקודת משימה ממטה החיל, לבצע פעולה מבצעית מעֵבר לים במטוס בלתי־חמוש מדגם 16 לצילום

וסיור. מפקד הטייסת אלי אייל (פיינגרש) השיב למטה החיל, שהוא מסרב לקבל את פקודת המשימה ולהעבירה לאחד מטייסי הטייסת, היות שלמרות הדרישות החוזרות ונשנות, המטוס עודנו חסר ציוד להצלה ימית. מטה החיל עמד על כך שהמשימה תבוצע עוד באותו לילה, ולכן החליט אייל לצאת אליה בעצמו, אף כי מעולם לא טס במטוס מדגם 16. תוך כדי הכנסת המטוס לטיסה קיבל אייל תדריך קצר מאחד הטייסים האמונים על דגם זה, ובאותה עת הכין הנווט, סגן ארנון נול, את הנתיב הלוך ושוב. בשעה שנקבעה עמד המטוס מוכן להמראה, ממתין להוראות מגדל־הפיקוח. "המראנו תוך דממה אלחוטית," סיפר אלי אייל, "ונכנסנו לערפל כבד שכיסה את האיזור כולו. היות שביצענו את ההמראה באורות מלאים והאור פגע בערפל, הופיעו הנווט ואני, במהלומת סינוור. תוך כדי הנסיקה עברתי לטיסת מכשירים וטיפסתי לגובה 10,000 רגל. רק שם מצאנו את עצמנו מעל לערפל."[27] אז נכנס המטוס לנתיבו, לקראת ביצוע משימתו. משחצה את הגבול, פתחו תותחי האויב באש נ"מ כבדה על המטוס. הטייס התעלם מהאש והמשיך לאיזור ביצוע המשימה. כשעה וחצי שהה המטוס מעל שטח האויב, ולאחר שהשלים את משימתו שב בנתיב המתוכנן לעֵבר בסיסו, חצור. לרוע המזל היה האיזור מכוסה ערפל כבד, וגם הקשר עם מגדל־הפיקוח השתבש. אייל הורה לנווטו להכין נתיב לשדה־תעופה בקפריסין, אך תוך כדי כך נזכר בסיפורי חבריו, שהמסלול בבסיס הבריטי שם גרוע וחסר סידורי נחיתה מתאימים. נוסף על כך, כטייס קרב לא שלט אייל בנוהלי הדיבור בשדות בין־לאומיים. לפיכך התקשר במקום זאת לשדה אילת, שהיה אז מינחת קטן ונידח, אך לא קיבל תשובה ברורה ביחס למזג־האוויר השורר שם. תוך כך הודיעו מגדל־הפיקוח של בסיס רמת־דוד, שהערפל רק מתחיל לכסותו. הטייס היפנה את חרטומו לשם והצליח לנחות נחיתה טובה דקות אחדות לפני שהשדה כולו כוסה ערפל סמיך. למחרת עם בוקר המריא ה"מוסקיטו" לבסיסו בחצור, ולאחר שנחת נקרא אלי להתייצב מייד לפני מפקד הבסיס. שם ציפתה לו הפתעה: המפקד הודיעו שהמטה ומיפקדת הבסיס דאגו מאוד למטוס ולצוותו, וכי ממטה החיל נתקבלה פקודה להדיחו מפיקוד הטייסת ומן הטייסת בכלל על שסירב להטיל את המשימה על אחד הטייסים. מפקד הטייסת שמע את הפקודה המפתיעה בשלווה גמורה, ובלי לערער עליה אסף את חפציו האישיים ועזב את הטייסת.◆

◆ עם פרישתו של אייל הוטל עליו במסגרת שירותו כטייס מילואים להקים ולארגן את טייסת ה"ספיטים". הוא הקים את הטייסת והיה למפקדה, אך הוסיף לפקוד את טייסת ה"מוסקיטו" הסדירה והירבה לטוס על מטוסיה. ערב מבצע "קדש" הוזמן להתגייס מייד, היות שדבר־מה חשוב עתיד להתרחש. הוא לבש שוב את סרבל הטיס ושב לפקד על טייסת.

שוב הוכתה הטייסת בדכדוך מפרישת מפקדה, שהיה מקובל על כל אנשיה. אלי אייל נהג לתת לחייליו דוגמה אישית ופעמים רבות הוכיח את אומץ ליבו באימונים ובמבצעים מעֵבר לגבול. הוא השאיר לבאים אחריו יחידה מאורגנת בטייסות מבצעיות פעילות, יחידות־משנה שפעלו בנפרד אך היוו יחידה מבצעית אחת:

— טייסת מבצעית — 36 מטוסים על צוותיהם. עד פרישתו פיקד עליה אלי אייל עצמו.
— טייסת הדרכה — 15 מטוסים. גם היא הפכה עם הזמן לטייסת מבצעית. מפקדה: סרן הוגו מרום.
— טייסת סיור וצילום — 6 מטוסים. מפקדה ומעצבה: סרן אברהם פורטוגלי.
— טייסת ליירוט לילה — 10-12 מטוסים. מפקדה: סרן יואש (צ'אטו) צידון.

עם טייסיה הקבועים והפעילים של הטייסת נמנו: סרן דייב אורלי, סרן אחיה השילוני, סרן אדם צבעוני, סרן צבי לבון, סרן עזריאל ספיבק, סרן יעקב סלמון, סרן זאב תבור, סרן דניאל שפירא ואחרים. נווטי הטייסת: סגן ארנון נול, סגן אלישע אלון, סגן יגאל בר־שלום, סגן יהושע־צבי טמפלמן, סגן אייל אחיקר, סגן שמואל כסלו, סגן שלום שחורי.

עד למינויו של מפקד קבוע לטייסת נקרא רס"ן ישעיהו גזית, מפקדה לשעבר, ליטול את הפיקוד עליה.

בקיץ 1953 הפכה פעילותה של טייסת ה"מוסקיטו" דחוסה, בשל המצב הבטחוני המתוח; הן בגבולות והן בארץ פנימה, בה עשו כנופיות המרצחים של ה"פדאיון" כאוות נפשם. מצב זה ניצלו גם כנופיות בדואים, שהצטרפו לכנופיות ה"פדאיון" וסייעו להם בדרום ובנגב, במיקוש ובהתנכלויות לאזרחים וחיילים כאחת. אותה עת רבו גם החדירות של מבריחי גבול ושל כנופיות בדואיות, שחצו את הנגב בדרכם ממצרים לירדן. כנופיות אלה ניצלו את השטחים הרחבים כדרכי מעבר, ואף היו אלימות. הן התנגשו עם סיורי חיל־הרגלים של צה"ל, וכיוון שהיטיבו להכיר את השטח, יש והיתה ידן על העליונה והן הסבו אבדות ליחידותינו. חיל־האוויר נחלץ לסייע ליחידות חיל־הרגלים במבצע "מטאטא", לטאטא פורצי גבולות אלה משטחי הארץ. גם טייסת ה"מוסקיטו" נרתמה לפעילות זו בחודשים יוני, יולי ואוגוסט 1953. "גירשתי אל מעֵבר לגבול כנופיה גדולה שנמצאה במכתש רמון," נאמר בספר הטיס של הטייס א.צ., וכן: "צללתי על שיירת גמלים באיזור חלוצה." ובספרו של הטייס ד.ג. רשום: "גילינו מתחתינו שיירה של רוכבי גמלים, צללנו עליהם והרחקנום משם" (17 באוגוסט 1953).

כקצב המבצעים כן קצב האימונים. באוקטובר 1953 החלה הטייסת להתאמן בהפצצת מטרות לאור נורים המוטלים על־ידיה. ביומנו מתקופה זו

רשם הטייס יעקב סלמון: "...איזור חלוצה. תקיפת מטרות קרקע, לאור נורים ובלי נורים, באור ירח..."[28]

ימי נובמבר הם ימי גיוס הטירונים לצה"ל, וחיל־האוויר החליט לא להחמיץ את ההזדמנות להציג את עצמו לפני המתגייסים ולנסות לזכות בטובים שבהם. על טייסת ה"מוסקיטו" הוטל להדגים את יכולתה: עוצמה וזריזות, תוך שינויי מבנה, הדממת מנוע וטיסה במנוע אחד, צלילות ויציאה מהן, ועוד כהנה וכהנה. ב־27 בנובמבר 1953 לפני הצהריים הובאו כמה מאות טירונים לבית־הספר לטיס בשדה סירקין. בעוד המתגייסים מצפים למפגן, הופיעו מאי־שם ארבעה מטוסי "מוסקיטו" במבנה מכונס והחלו לבצע תרגילים מרשימים, בזריזות וברעש מחריש אוזניים. מוביל המבנה היה מפקד טייסת ההדרכה, סרן הוגו מרום. עיני החיילים היו רתוקות למטוסים הטסים במהירות, מתהפכים על גבם תוך כדי טיסה וממשיכים בנתיבם, צמודים זה לזה, כאילו לא טסו במהופך. בין מְבַצעי התרגילים עוצרי הנשימה היה הטייס סגן אליעזר חזן.

על רקע רעש המנועים נשמע מדי פעם קולו של הקריין המודיע על טיבו ואופיו של התרגיל שעתידים לבצע ארבעת הטייסים. "עכשיו," שמעו הטירונים, "יבוצע אחד התרגילים המסוכנים והקשים לביצוע במטוס זה — הנצת מנוע וטיסה במנוע אחד." ארבעת הטייסים השלימו את ההקפה בסיום התרגיל הקודם ושוב הופיעו, הפעם במבנה יהלום: מטוסו של המוביל ראשון, מטוס אחד מימינו ואחר משמאלו, וסוגר את המבנה מאחור מטוסו של אליעזר חזן. עם מתן הפקודה להנצת המנועים פחת לפתע רעשם. המטוסים הקיפו את השדה בטיסה במנוע אחד ושבו והופיעו מעל לקהל הצופים כשבדעת הטייסים להפעיל שוב את המנוע השני כדי להיפרד ברעם עז. כשפקד המוביל להפעיל מנוע שני, התניעו שלושה מטוסים את מנועיהם. אליעזר חזן שלח את ידו לאחור, למקום שבו נמצאו ברזי הדלק של שני המנועים, אך במקום לפתוח את ברז המנוע המוּנץ סגר משום מה את הברז של המנוע הפועל — ומטוסו שקע בבת־אחת והתרסק ליד גדר הבסיס, לעיני החיילים הנדהמים. ושוב עמדו למחרת היום דמומים וקודרים טייסי טייסת ה"מוסקיטו" ונווטיה על קבר פתוח של חבר.◆

◆ אליעזר חזן נולד ביוון ב־1932 ועלה ארצה עם משפחתו כשהיה בן חצי שנה. משסיים את בית־הספר היסודי "השחר" המשיך הנער השקט והמאופק את לימודיו בבית־הספר המקצועי "שבח", ובסיום לימודיו עבד כחרט וכחשמלאי. כשפרצה מלחמת השחרור, והוא אז חבר אצ"ל פעיל כבן שש־עשרה, התנדב והשתתף בכיבוש הכפר יהודייה, שחסם את הדרך לשדה־התעופה בלוד. עם תום המלחמה היה חבר בקלוב התעופה, וכשהתגייס לצה"ל התנדב לקורס טיס. משסיים את הקורס כאחד המצטיינים הוצב לטייסת ה"מוסקיטו", ובלט בה הן בביצועיו והן באומץ־ליבו.

תרגיל זה של טיסה במנוע יחיד לא היה בגדר רבבנות. הוא היה תרגיל הכרחי במטוס עתיר תקלות כ"מוסקיטו". הטייסים פשוט נאלצו ללמוד לשלוט בו תוך כדי טיסה במנוע אחד. תאונות רבות אירעו בטייסת בשל ההכרח בהנצת מנוע, שהחל להתחמם בצורה מסוכנת תוך כדי טיסה. כך אירע לאחד הטייסים בשעת "טיסת סבל" ארוכת־טווח בשמי הנגב הלוהטים. מד הטמפרטורה הראה שאחד המנועים התחמם יתר על המידה. הטייס הניצו והמשיך באימוניו. תוך כדי כך התחמם גם המנוע השני, שעתה "משך" יחיד את המכונה המסורבלת. הטייס התכוון אפוא להתניע את המנוע שהתקרר בינתיים, אך במקום זאת הניץ את המנוע הפועל והמטוס שקע בבת־אחת. למרבה המזל הצליח הטייס להנחיתו נחיתת־חירום ליד סדום. אותה עת נמצא מעל המטוס שנחת מטוס "מוסקיטו" אחר. טייסו הבחין בנחיתת חברו ושיער שהלה זקוק לעזרה רפואית. הוא החליט לסייע לו על־ידי הצנחת הנווט שלו עם תיק עזרה ראשונה. לפני כן ביקש את אישורו של מוביל המבנה, אך הלה השיב בפסקנות: "בשום אופן לא!" מן הנווט נחסך הסיכון המיותר. טייס אחר שהניץ את מנועו הפועל היחיד "שקע" על רצועת החוף של מפרץ חיפה וחולץ ממטוסו המרוסק בפצעים קשים.

הפעלת המנועים לאחר הנצתם הפכה אפוא לאימת טייסי ה"מוסקיטו", שהרי הברזים של שני המנועים היו ממוקמים במקום לא־נוח וסמוכים מאוד זה לזה. כל ההסברים והאזהרות לא מנעו הישָׁנוּת הנצת מנועים יחידים של טייסי ה"מוסקיטו", עד שבאחד מימי הקיץ הלוהטים, כשנמצא מבנה באיזור הערבה, התחמם מנועו של אחד מטובי הטייסים בטייסת, אברהם פורטוגלי. הלה, שהכיר את ה"מוסקיטו" על שגעונותיו, הניץ את המנוע הלוהט והמשיך לטוס צפונה במנוע אחד. משהתחמם אף זה כדבעי היה בכוונתו להתניע את הראשון ולהניץ את המנוע הפועל, אלא שאף הוא, בשל חוסר תשומת־לב מספקת, ביצע פעולה הפוכה והמטוס החל שוקע במהירות. ואולם בגובה "האחרון" הצליח פורטוגלי להתניע את שני המנועים גם יחד, השתלט על המטוס, נסק, פנה לבסיסו והנחיתו כהלכה. הטייסים שנמצאו מעליו לא האמינו למראה עיניהם, וכשנחתו בזה אחר בבסיסם אצו לטייסת, ללחוץ את ידו של המת שקם לתחייה.

כשסופר הדבר למפקד הטייסת, החליט גזית ש"מת הוא מת", וכיוון שהתרשל בהנצת המנוע יש לנהוג בו כבחבר שהתרסק, כדי להמחיש לשאר הטייסים את תוצאותיה העגומות של רשלנות. פורטוגלי, לץ מושבע, נאות לשתף פעולה. לאחר ארוחת־הצהריים הושכב הטייס על אלונקה, נעטף בשמיכה והושכב בחזית הטייסת, כשמשמרות של טייסים עומדים דום סביבו. צוותי האוויר והקרקע ואנשי המנהלה "עברו ליד הארון", "לחלוק כבוד אחרון" לחברם. שעות אחדות שכב פורטוגלי על אלונקתו, כשחבריו מתחלפים כל הזמן במשמרות־הכבוד והשאר מדברים בקולי קולות "בשבחו

של המת". בחצות הלילה נערכה ל"מת" "לוויה צבאית". זו עברה בבסיס עד למחלקת הרכב, שם נמצאה בריכת מים קטנה. האלונקה הונחה לרגלי הבריכה, מפקד הטייסת הספיד את הטייס האמיץ, שמת בשל תשומת־לב לא־מספקת, ולאחר ההספד הושלך פורטוגלי לתוך בריכת המים הצוננים לקול תרועת אנשי הבסיס. כה מרשים היה הטקס, שמקרים של התרשלות בהפעלת מנוע דומם לא אירעו עוד בטייסת ה"מוסקיטו".

ב־22 בדצמבר 1953 הוזנקו הטייס יעקב סלמון והנווט גולדרייך לחפש ספינת־דיג מצרית בים סוף, אשר ירתה על מטוס "מוסקיטו" שליווה אוניית סוחר ישראלית. זה מכבר החלו המצרים לבצע חדירות מודיעיניות במסווה של רועים בדואים ועקבו אחר תנועות אוניות חיל־הים הישראלי באמצעות "ספינות דייגים". כן הונחתו מסירות גומי בחופי הארץ יחידות מודיעין, ובתום משימתן נאספו באותה הדרך. עתה הרחיבו המצרים את פעולותיהם והחלו מתנכלים לספינות ולמטוסים באמצעות ספינות־דיג. כשקיבל ה"מוסקיטו" הודעה שנורו מספינת־דיג יריות לעבר מטוס ישראלי, הוא "חרש" את האיזור בניסיון לאתר את הספינה החצופה. החיפושים התבטאו בצלילות ובטיסות נמוכות מעל סירות־הדיג, והיה בכך יותר מרמז לצפוי לספינה שתעז להגביה קנה מול מטוס ישראלי. ואכן, לאחר שחשו בעוצמת רעמי ה"מוסקיטו" הצולל לא נשנו עוד יריות מספינות־דיג על מטוסינו.

צילום שדות קהיר ואלכסנדריה

בשלהי 1953 החלו דיונים במטכ"ל על התקציב השנתי ל־1954, ולמטה חיל־האוויר התברר שהחיל יֵצא מקופח בתקציבו. לא הועילו הנתונים שהציג המטה על התחזקותם של חילות־האוויר הערביים והגידול בעוצמתם בעקבות הצטיידותם במטוסי סילון. המטכ"ל טען שבידו ידיעות מהימנות יותר לגבי הצטיידותם של הערבים, והערכותיו של מטה חיל־האוויר מוגזמות. באותה עת עמד בראש מחלקת המבצעים במטה החיל סא"ל שלמה להט, ולידו אנשים רבים שבאו מטייסות מבצעיות: הנווט סרן ניוטק אלדר (אדלר) — מטובי הנווטים ובעל יוזמה ורעיונות מקוריים; הטייס סרן יהודה (פופקו) ארבל — מפקד טייסת ה"דקוטות", שכונה בפי רבים "מר דקוטה" והירבה לעבוד עם הצנחנים; סרן אברהם יפה, רס"ן ישעיהו גזית, רס"ן גבריאל טורנר, ממקימי הבקרה והדיווח של החיל, וכן סרן רפי גולדמן — קצין קשר ואלחוטן. קבוצה זו עסקה בתכנון לטווחים קצרים וארוכים. תוך כדי כך היו חבריה מחליפים ביניהם דעות כיצד היו רוצים שייראה חיל־האוויר אלמלא עמדו בפניהם מיגבלות תקציביות. אחד הרעיונות שהגתה הקבוצה היה, שטייסים חייבים לצנוח כדי להכיר את תחושת הצניחה, שכן לא ייתכן שאדם ישהה שעות רבות באוויר, ואף יֻשלח צנחנים ממטוסו, בלי להכיר תחושה זו בעצמו. להט בא בדברים עם מפקד בית־הספר לצניחה, ויחד עיבדו תכנית

לשיתוף אנשי מחלקת המבצעים באימוני צניחה שלא על חשבון עבודתם במטה. הקבוצה התאמנה מחוץ לשעות העבודה, צנחה וקיבלה כנפיים. הצניחה הלכה ופשטה בין הטייסים, וכעבור זמן־מה חויבו כל פרחי־הטיס לעבור קורס צניחה עוד לפני שפתחו באימוני הטיסה.

מכיוון שעסקה ממילא בתכנון שימשה "קבוצת שלמה להט" גם יועצת בעניין תקציב החיל. לאור תגובת המטכ"ל לצורכי חיל־האוויר, גמלה בליבם ההחלטה להוכיח את התעצמות האויב ולאלץ את המטה הכללי להיענות להצעת התקציב שהגיש החיל. לצורך זה עיבדו להט והנווט אלדר תכנית "ביקור" בשדה־התעופה הצבאי שליד קהיר ובשדה־התעופה הצבאי באלכסנדריה. אמנם טייסת הסיור והצילום סיירה לעיתים קרובות מאוד בשטח האויב וצילמה שדות־תעופה, אך הסיורים הללו התקיימו בסמוך לַגבול ומעולם לא הדרימו המטוסים מעֵבר לשדה־התעופה באל־עריש. והרי ברור היה, שאם יש למצרים מטוסי סילון, לא יחזיקו בהם בקרבת הגבול. השניים החליטו אפוא לבצע לראשונה טיסת צילום מעל שדה־התעופה הצבאי שבקרבת קהיר, וזאת בלי שמטה החיל יֵדע על כך. רק שני אנשים נוספים שותפו בסוד, הטייס אברהם יפה והאלחוטן רפי גולדמן, כדי שאם תארע תקלה בטיסתם, ייוודע הדבר מפי אנשים מהימנים.

השעות המתאימות ביותר לביצוע טיסת צילום כזאת נראו למתכננים שעות אחר־הצהריים של יום שישי, משום שאז מצומצמת הפעילות בחיל. גם האויב יודע זאת, ולכן ודאי לא יהיה בעֵרנות מספקת. יתר על כן, ביום שישי לא יחוש איש בחיל בהעדרו של מטוס. השניים דאגו שיוכן מטוס "מוסקיטו" מדגם 16 לסיור וצילום, הנווט אלדר הכין נתיבים מתאימים הלוך ושוב, וכשהיה הכול מוכן הופיעו השניים בבסיס חצור בשעות הצהריים של אחד מימי שישי בראשית 1954, בדקו את המטוס שהוכן בלי שידעו הטכנאים לאיזה צורך הוכן, עלו עליו, המריאו, טיפסו לגובה 20,000 רגל ופנו דרומה. קצת אחרי השעה שלוש, כשהזמן מתאים לצילומי־אוויר, נמצאו השניים מעל מטרתם. הם עשו את מלאכתם בלא חיפזון וצילמו היטב את מה שנמצא על מסלולי שדה־התעופה הצבאי שבקרבת קהיר ולצידם. הם אפילו הספיקו לצלם שני מטוסי קרב סילוניים שהמריאו נגדם, אך בעוד אלה מטפסים לגובה ה"מוסקיטו" המצלם השאיר זה את עקבותיו ונעלם מזרחה.

לאחר ששבו מקהיר, בדקו השניים בשנית את פרטי הנתיב שהכין הנווט לשדה־התעופה הצבאי הסמוך לאלכסנדריה, ומצאו שעודנו תקף. כעבור ימים אחדים עלו השניים ל"מוסקיטו" שהוכן להם בחצור, טיפסו שוב לגובה 20,000 רגל ופנו דרומה, לעֵבר אלכסנדריה. כשקרבו למטרתם ירד אלדר למנהרה המוליכה לתא הנווט העשוי זכוכית שבחרטום המטוס. כשהגיע המטוס אל מעל לשדה, שמע להט חרחורים חזקים מתא הנווט שמתחתיו והבין שבורדתו במנהרה הצרה ניתק אלדר את כבל החמצן. הוא הסיט את

המטוס מהשדה הצבאי והחל להנמיך כדי שנווטו יתחיל לנשום אוויר רגיל. כשהתאושש אלדר, חיבר לעצמו את הכבל שניתק, ושוב העלה להט את המטוס לגובה 20,000 רגל ופנה לשדה אלכסנדריה. השניים ביצעו את מלאכתם ללא חופזה. הם ערכו יעפי צילום אחדים, ורק כשהיו בטוחים שהבסיס הונצח בסרטיהם פנו מזרחה ושבו לבסיסם, בנתיב המתוכנן, בלי שאיש יחוש בהעדרם.

כשהתבוננו להט ואלדר בצילומי שדות קהיר ואלכסנדריה, הופג שניהם תדהמה: השדות היו גדושים מטוסי קרב סילוניים ומטוסי הפצצה ענקיים, וניכרה בהם תכונה שאינה הולמת ימות שלום. להט הגיש את הצילומים למפקד החיל, האלוף דן טולקובסקי, ומששמע הלה כיצד הושגו התמלא כעס; ובצדק: היוזמה שנקטו השניים במבצעם הפרטי עלולה היתה להסתיים לא רק באסון אישי, אלא גם בתקרית בעלת הדים בין־לאומיים. אך כשהתבונן שנית בצילומים, לא יכול היה להתעלם משלושה דברים לפחות: ראשית — ממה שחיל־האוויר מסוגל לבצע; שנית — מן הפעלתנות בשדות־התעופה הצבאיים של מדינת־האויב החזקה בזירתנו, פעלתנות המרמזת על הכנות לתקיפה; ושלישית — מן האפשרות שיהיה בידי צילומים אלה לשכנע את המטכ"ל להגדיל את תקציב החיל.

בישיבה הבאה בעניין התקציב לחיל, שהתקיימה במשרד הביטחון ובה השתתף גם ראש הממשלה ושר הביטחון דוד בן־גוריון, שוב ביקשו נציגי המטכ"ל לאשר תקציב מקוצץ לחיל־האוויר. טולקובסקי שלף את תצלומי שדות האויב והושיטם לשר הביטחון. התצלומים עשו על הנוכחים רושם עז, והמסקנות אכן נטו אחר הדרישות התקציביות של מיפקדת חיל־האוויר. לאחר שהסתיימו דיוני התקציב דרש מפקד החיל להעמיד את להט ואת אלדר למשפט צבאי בשל החריגה המשמעתית שבמבצעם הפרטי. ואולם התערבותו האישית של ראש הממשלה ושר הביטחון, שהתרשם מאומץ הלב והיוזמה, ומן התועלת הבטחונית של גיחות הצילום, הביאה לביטול הדרישה.

*

ב־8 במרס עלו שלושה מטוסי "מוסקיטו" להתאמן בדרום הארץ בניווט תוך טיסה נמוכה, כהכנה לתקיפות מגובה נמוך ולחדירות אל מעֵבר לגבול תוך התחמקות ממכ"ם האויב. בין שלושת המטוסים שהמריאו אותו בוקר למשימתם היה מטוסם של הטייס סגן מאיר פרידמן והנווט סגן גדעון הורוביץ. לפתע הבחינו שני הטייסים האחרים של המבנה, שמטוסם של מאיר וגדעון מאבד גובה, נתקע בחרטומו בקרקע, מקפץ מעלה, נופל ומתרסק על אדמת הנגב הצחיחה. כשהגיעו המצילים למטוס המרוסק נמצא פרידמן ישוב בכיסאו ללא רוח־חיים. הורוביץ פרפר פצוע בין חיים למוות, אך כעבור יומיים נפטר מפצעיו. באדמת הנגב עדיין מונחים שרידי מטוסם החרוך, יד

וזכר למשימתם. בעוד הטייסת אבלה ודואבת על נפילת שני בניה־טייסיה, ובטרם חלפו ימי השלושים לאסון, ב־25 במרס 1954, המריא הטייס גדעון לבנון למשימה שיגרתית. מסיבה כלשהי לא עמד מטוסו בביצועים שהוטלו עליו, צלל בעוצמה רבה והתרסק.◆

מבצע "שונית"

בראשית 1954 התמנה הטייס רס"ן יעקב סלמון למפקד הטייסת, ורס"ן ישעיהו גזית, שהושאל ממטה החיל, שב למטה. באותה תקופה נערך צה"ל לקראת אפשרות של סגירת מיצרי טירן וסנפיר; הועלתה האפשרות, שהספינות העושות דרכן לאילת יעקפו את המיצרים וישוטו במים רדודים לאורך החוף הסעודי. ב־31 במרס 1954 נשלחה ספינת־הדיג "בר־גיורא" ועליה שבעה אנשי חיל־הים בפיקודו של רס"ן יעקב ריטוב לבדוק אם ניתן לעשות כן. הספינה יצאה בערב, ועם בוקר נקלעה לסערה חזקה באיזור דהב. היא המשיכה בנתיבה המתוכנן לאורך חוף סעודיה, אך הסערה לא שככה גם בשעות הצהריים. המנוע התקלקל והספינה הקטנה טולטלה בזעם אל שרטון. בתחתיתה נוצר בקע, וסילון מים חדר פנימה ואיים להטביעה. ריטוב הספיק להודיע למטה חיל־הים את קורות ספינתו ולמסור את נקודת־הציון של הימצאו לפני שמכשיר־הקשר יצא מכלל שימוש, ועתה לא נותר לו אלא

◆ מאיר פרידמן נולד בווארשה בכסלו תרצ"ד ועלה עם הוריו ארצה בעודו תינוק. בנערותו הקדיש את כל זמנו לשניים: לתנועת "הצופים", שבה היה חבר פעיל, ולקלוב התעופה, וכה גדולה היתה משיכתו לטיס עד שעוד בטרם התגייס לצה"ל כבר נשא על חזהו כנפי טיס של הגדנ"ע. לאחר שסיים את לימודיו כתלמיד מצטיין בגימנסיה "הרצליה" בתל־אביב התגייס לצה"ל, הוצב לקורס טיס, סיימו בהצטיינות והוצב לטייסת ה"מוסקיטו". כה גדולה היתה שאיפתו לשחקים, שבחופשותיו התמסר לדאייה במסגרת הקלוב שממנו צמח.

גדעון הורוביץ נולד באלכסנדריה שבמצרים ב־1935. בשנת 1951, לאחר שסיים את הקולג' הבריטי בעיר הולדתו, עלה ארצה, התגייס לצה"ל והתנדב לחיל־האוויר. הוא היה מן המצטיינים במסיימי קורס הנווטים. מלבד היותו נווט מעולה, היה גדעון עילוי בשפות ושלט באנגלית, בצרפתית, באיטלקית, בספרדית, בערבית, וכמובן — בעברית.

גדעון לבנון נולד בירושלים ב־1928. הוא סיים את בית־הספר "תחכמוני" ואת בית־הספר התיכון "בית הכרם" והיה פעיל ב"מכבי הצעיר", ובהתבגרו פעיל בשורות ה"הגנה". עם סיום לימודיו התגייס לשורות הפלמ"ח. במלחמת השחרור שירת כחבלן בחזית הנגב והיה בין כובשי באר־שבע. עם תום המלחמה התנדב לקורס טיס, ולאחר שקיבל את כנפיו הוצב לטייסת ה"מוסקיטו". תוך כדי שירותו בטייסת הצליח גם לסיים את לימודי המשפטים שהחל בהם לאחר תום המלחמה.

לנהוג על־פי פקודת החירום במצב זה. הוא השמיד את החומר הצבאי שהיה בספינה, העלה את אנשיו על החוף הסעודי בסמוך לספינה — וציפה לאוניית חיל־הים שתבוא לחלצם. הספינה עצמה הלכה ושקעה לנגד עיניהם וחילוצה לא היה עוד אפשרי. ספינת חיל־הים, שיצאה לחפשם זמן קצר לאחר שהתקבלה ההודעה על התקלה, לא הצליחה לאתרם. לפיכך פנה מטה חיל־הים למטה חיל־האוויר וביקשו לסייע בחילוץ האנשים מן החוף הסעודי.

ב־1 באפריל נחת בבסיס חצור מטוס קטן, שהביא את אל"מ עזר וייצמן וסא"ל מרדכי הוד. השניים פנו לטייסת ה"מוסקיטו" והסבירו למפקדה, רס"ן יעקב סלמון, את אשר אירע. "אתה מוכרח לחדור עם 'מוסקיטו' מבעד לעננים," סיכם וייצמן, "למצוא את הספינה ולשמור עליה עד היחלצותה, כיוון ש'מוסטנג' שנשלח לשם לא הצליח לחדור מבעד למסך העננים השורר באיזור."[30] בתוך דקות אחדות המריא מטוס "מוסקיטו" למשימתו. סלמון עצמו הטיסו, ולצידו הנווט הקבוע שלו, סרן שלמה הרצמן. עם המראה זו החל מבצע הצלת אנשי חיל־הים, שפּוּנה בחיל־האוויר בשם מבצע "שונית". "המראנו במזג־אוויר נוח למדי," סיפר סלמון, "אך ככל שהדרמנו נעשה מזג־האוויר גרוע יותר ויותר. בתחילה טסנו מעל העננים, אך כשקרבנו לאיזור נאלצנו להנמיך ופתחנו בחיפושים. ואמנם, עד מהרה הבחנו באיזור שמתחתינו, שנראה לנו כאיזור המשוער להימצאות הספינה, בכמה אנשים המנהלים משא ומתן עם מי שנראו לנו מלמעלה כבדואים. כשגילינו אותם, יצרנו קשר אלחוטי עם מפקד הספינה. שאלתי אם הם זקוקים לעזרה דחופה, ונעניתי בשלילה. הודעתי לו שאנחנו מוכנים לצלול ולתקוף את מתקיפיהם, אך גם על כך ענה שבינתיים אין צורך בכך. מה שהוא מבקש הוא חילוצם המהיר מהאיזור, כיוון שהוא מסוכן לאנשיו. הודעתי לו שהחיל מכין מטוסים קלים לחילוצם והוריתי להכין מינחת. הבטחתי שעד אז נשמור עליהם ללא הפסק."

מעוֻדדים מהודעת הטייס פנו אנשי חיל־הים להכין את המינחת, ואילו טייסת ה"מוסקיטו" קיבלה עליה את הגנתם עד בוא מטוסי החילוץ. לאחר כשלוש שעות של שהייה מעל הספינה הגיע "מוסקיטו" אחר להחליף את מטוסו של מפקד הטייסת, ובמשך יממה שלמה לא הפסיקו מטוסי הטייסת להקיף את הספינה התקועה ואת שבעת מלחיה ולשמור על קשר עין איתם. "ביממה הזאת של ה־1 וה־2 באפריל טסתי שש שעות מעל הספינה התקועה," סיפר הטייס סרן דוד גתמון, "כשמדי שעתיים מחליף אותי מטוס 'מוסקיטו' אחר," ומפקד הטייסת ונווטו טסו מעליה עשר שעות וחצי בלי הפסקה, כולל הטיסות לבסיס הטייסת לתידלוק.

כשהם מוגנים על־ידי ה"מוסקיטו" התמקמו אנשי חיל־הים על גבעה מדרום לפיורד שבו נתקעה ספינתם. מצפון לפיורד היתה תחנת משמר סעודית, ובינה לבין הפיורד היתה תחנה של משטרת החופים הסעודית; אך אנשיה חששו להתקרב אל אנשי חיל־הים מאימת המטוס החג מעליהם ללא

הפסק. ב־2 באפריל חילצו מטוסי הטייסת הקלה את שבעת אנשי חיל־הים, ולאחר מכן נשלח "מוסטנג" לפוצץ את הספינה ולהטביעה כדי שלא יישארו עקבות. כל עת שהיית המטוסים הקלים על החוף הסעודי ועד הגעתם לאילת נשמרו גם הם על־ידי טייסת ה"מוסקיטו", ורק לאחר שפנו צפונה שבו מטוסי ה"מוסקיטו" לבסיסם. לדידם הסתיים מבצע "שונית".

עוד אימונים, עוד אסונות

לא על הטייסים בלבד הוטל להתמודד עם ה"מוסקיטו". מכונאי הטייסת עמלו אף הם קשה בטפלם במטוס המגושם, והטייסים ידעו לכבד את מאמציהם. במשך הזמן התגבש הווי משותף לצוותי האוויר והקרקע בטייסת. טייס שלא היה אהוד בשל התנהגותו כלפי צוותי הקרקע לא התפלא כשמצא את מטוסו בקצה המסלול, והוא נאלץ לבצע ריצה קלה וארוכה כשהוא סוחב עליו את כל הציוד כל אימת שהוא יוצא למשימתו. מצד שני, כשנמצאו צוותי הקרקע בקומזיץ בנגב הרחוק, לא היסס אחד הטייסים לזרוק להם חבילת עצים שחסרו למדורתם. "הצנחה" יזומה זו נעשתה על דעת הטייס ונווטו בלבד, אף כי דרשה סטייה מן הנתיב המתוכנן, שצוין בפקודת המשימה. צוותי הקרקע זכרו חסד לאותו טייס, ובתחרויות הקליעה למטרה שנערכו במסגרת המטווחים של הטייסים ממטוסיהם גילה הטייס, שבלי ידיעתו צויד מטוסו במנה כפולה של תחמושת מזו שהוקצבה לשאר המטוסים. אפשר שהטייס, כחבריו, לא היה מגלה לעולם את סיבת השיפור המפליא בכושר הקליעה שלו, אלמלא נתגלו במטרתו יותר קליעים מסך הכדורים שהוקצבו למטווח כולו... מלבד היותם רכונים שעות רבות על מנועי המטוסים נאלצו המכונאים לשמור בלילה על המטוסים ועל המסלולים, והימים ימי פעילות פדאיון.

בהשראתו ובהשפעתו של הטייס רס"ן מנחם בר המשיכו הטייסות לפתח את הקליעה למטרה, שהפכה לאחד הנושאים המרכזיים בטייסת. תוך כדי כך הפכו אתגרי המטווחים לחלק מחיי הטייסת. ב־9 באוגוסט 1954 בשעות הבוקר המריאו במטוס "מוסקיטו" הטייס סגן אמנון בלוך והנווט יהושע־צבי טמפלמן, שיצאו לא אחת למשימות משותפות. היום היה מעונן מעט, אך מעל לעננים היתה הראות מצוינת, ומשנסקו לגובה שצוין בתדריך פתחו בתרגיליהם בגובה רב ובינוני, שכללו צלילות ונסיקות. הם לא חשו בכל ליקוי שהוא במטוסם, אך תוך כדי יציאה מצלילתם האחרונה בעומס ג'י גבוה לא עמד המטוס בלחץ והתפרק בתוך שניות. הטייס נזרק החוצה עם כיסאו, ותוך כדי כך קיבל מכה בראשו ואיבד את הכרתו. מכה זו הצילה את חייו, שכן היא קרעה גם את עטיפת מצנחו, שמשכה איתה את מיתר הפתיחה. תוך כדי צניחה התאושש הטייס ונחת ללא תקלה. לא כן הנווט, שמצנחו — כנהוג במטוס זה

לגבי הנווטים — לא היה קשור אליו. הוא צלל עם שברי מטוסו עד שהתרסקו בחבטה עזה אל הקרקע החולית.◆

אך חלף חודש ושוב אירע אסון בטייסת. ב־9 בספטמבר המריא בין היוצאים למטווח במטוס "מוסקיטו" הטייס אדם (אדק) שרר. המטווחים היו אתגר מיוחד בשבילו והוא דרש מעצמו לשפר את קליעותיו יותר ויותר. כך היה גם באותו יום: שוב ושוב צלל על מטרתו אי־שם בנגב, ועם כל צלילה השתדל להתקרב אליה יותר. לצורך זה הנמיך והלך, עד שהפכו הוא, מטרתו וה"מוסקיטו" שלו לגוש בוער של אפר ומתכת.◆◆

כששבו לטייסת מלוויית חברם לכנף, עלו הטייסים למטוסיהם והמשיכו בביצוע משימותיהם. אך לא עבר זמן רב ושוב עצר הזמן מלכת בטייסת ה"מוסקיטו". ב־29 בנובמבר עם רדת החשכה המריאה הטייסת בפיקודו של מפקדה, רס"ן יעקב סלמון, לאימוני־לילה ממושכים ומסובכים. באותו לילה נשבו רוחות עזות וניתכו מטרות זועפים. בסיס חצור שבדרום הצטנף במעטה של קור, חשכה ועצבות. מטוסי ה"מוסקיטו" שהמריאו היו חמושים בפצצות חיות ובתחמושת חיה כערוכים לקרב. הם הגיעו ליעדם בשעה שנקבעה והחלו תוקפים, בהתאם לתדריך. התקיפה והאימון עברו ללא תקלות והמטוסים פנו חזרה לבסיסם. אך כשהתקרבו אליו היה הבסיס נתון בסערת ברקים מלווה גשם עז. אף על פי כן החלו המטוסים בהנמכה לקראת נחיתה, ופתאום פגע ברק במערכת החשמל של הבסיס. לאחר שהתאוששו מסינוורם נוכחו הטייסים לדעת, שהבסיס כולו, כולל מסלולי הנחיתה, שרויים בעלטה. מגדל־הפיקוח יעץ למפקד להפנות את מטוסיו לבסיס צבאי אחר, וסלמון החל מייד מחלק פקודות לטייסיו בדבר הדרך שיפנו בה. מימינו ישב נווטו הקבוע, שותפו לכל המשימות בטייסת, סרן שלמה הרצמן.

"היינו במגדל־הפיקוח," סיפרה החיילת החובשת אסתר ארדיטי,[31] "וחשבנו שמבחינתנו הכול נגמר. המטוסים הופנו לשדה אחר, ואנו נשארנו מחוסרי עבודה. ופתאום, לפנינו ממש, צלל מין מטאור ענק, כדור אש עצום.

◆ יהושע־צבי טמפלמן נולד בווינה בשנת 1932. הוא עלה ארצה במסגרת "עליית הנוער" בשנת 1939 והתחנך במוסד הילדים שליד פרדס־חנה, ולאחר מכן במוסד "אהבה" שבקרית־ביאליק. תוך כדי כך נודע לו שהוריו נספו בשואה. בכל כוחו ניסה הנער להשתלב בחיי הארץ ולהיקלט בה. הוא נרתם לפעילות בתנועת "הנוער העובד" והיה חביב על הכול. כשהתגייס לצה"ל, התנדב לקורס־טיס וסיים אותו כנווט.

◆◆ אדם שרר נולד ב־1933 בעיר רימנוב שבפולין. ב־1942 עלה ארצה והגיע לקיבוץ מזרע, שם גדל והתחנך במוסד החינוכי של הקיבוץ. חברי הקיבוץ המבוגרים ניבאו לו גדולות וראו בו אחד מעמודי התווך של הקיבוץ בעתיד. באוגוסט 1952 התגייס שרר לצה"ל, התנדב לקורס־טיס וסיים אותו בהצטיינות.

מייד הבחנו שזה מטוס בוער. שמענו גם התפוצצויות." מסיבה לא ברורה נפגע המטוס באוויר. הטייס ניסה להנחיתו על המסלול, אך החטיאו בכמה מאות מטרים.

משעצר כדור־האש בשדה החרוש שבבסיס נשמעה יללת צופרים של מכוניות כיבוי ואמבולנסים, שבאחד מהם נמצאה החובשת. כיוון שבאדמה הבוצית הטובענית לא היה אפשר להתקרב למטוס הבוער, עצרו האמבולנסים בקצה המסלול. המטוס כולו כבר היה אחוז להבות והתחמושת שבתוכו החלה מתפוצצת. חסרי־אונים התרוצצו צוותי ההצלה בחיפוש אחר שוחות, להימלט מפני הקליעים שהתעופפו סביב. ברגע שעצר האמבולנס של אסתר התפרצה החובשת הצנומה לעֵבר כדור־האש המתפוצץ כשמאחוריה מיטלטל תיק החובשים. נעליה אבדו לה בבוץ הטובעני והיא הגיעה למטוס ברגליים יחפות. מגוף המטוס ניתקו בלי הרף חלקים בוערים וחריקתם הצורמנית לוותה בהתפוצצויות הכדורים שהיו בתוכו. לפתע שמעה אסתר גניחות עזות עולות מן המטוס ופרצה לתוך האש. הסינוור והחום היו בלתי־נסבלים, אך היא המשיכה בדרכה וגילתה אדם גונח רתום ברתמותיו. מייד התירה את הרצועות והחלה גוררת את הגוף הכבד אחריה. זה היה הנווט שלמה הרצמן, פצוע וסובל — אך בהכרה מלאה. לא הרחק מלהבות המטוס הבוער נמצאה גומחה, ואסתר ארדיטי השכיבה אותו בתוכה. הוא לחש לה: "במטוס נמצא הטייס..."., והחובשת שבה בריצה למטוס, שבינתיים קרס תחתיו בלהבות. היא לא נרתעה מהתחמושת המתפוצצת, מצאה את הפתח, הזדחלה פנימה וחיפשה את הטייס. לבסוף מצאה אותו שוכב חסר הכרה, קשור לכיסאו. היא חתכה את רתמותיו בסכין החובשים והחלה גוררת אותו החוצה. ההתפוצצויות גברו ותכיפותן עלתה, אך החובשת הצנומה הוסיפה למשוך אחריה את גופו החסון של הטייס. ברגע שהגיעה איתו לגומחה ששכב בה הנווט, נשמעה התפוצצות אימתנית. להבה אדירה האירה את השמים החשוכים ולאחר מכן השתרר שקט. נותר רק בור עמוק שעשן עולה מתוכו.

בגומחה שכבו השלושה — הטייס חסר־ההכרה, החובשת העייפה עד מוות והנווט, פצוע קשה אך עדיין בהכרה. כשהגיעו צוותי ההצלה לבור העשן פלט אחד מהם: "חבל עליה, גם היא הלכה...". "לא הלכתי, אני פה..."., נזדעקה החובשת. על גבורתה והקרבתה העילאית בהצלת שני אנשי צוות אלה הוענק לאסתר ארדיטי צל"ש על־ידי הרמטכ"ל משה דיין. אף שמצבו של הטייס נראה חמור יותר, הוא התאושש מפציעיו. לא כן הנווט. שנים־עשר יום נאבק שלמה הרצמן על חייו, וב־10 בדצמבר 1954 הכריעו המוות.◆

◆ שלמה הרצמן נולד בתל־אביב בשנת 1927. סיים את בית־הספר היסודי בשכונת בורוכוב והמשיך את לימודיו בבית־הספר המקצועי ע"ש מונטיפיורי. היה פעיל בתנועת "הנוער העובד" ובעת מלחמת השחרור, כפלמ"חניק, עסק בליווי שיירות.

במחצית 1954 ביצעו מטוסי ה"מוסקיטו" עשרות רבות של גיחות סיור וצילום מעל שטחי האויב. הם ליוו אוניות בימים וכן התאמנו במטווחים, ובמיוחד בתקיפת שדות־תעופה. מטוסי הסיור והצילום "דגם 16" בפיקודו של סרן אברהם פורטוגלי נהגו להמריא לטיסותיהם סמוך לעשר בבוקר וסמוך לארבע אחרי־הצהריים, שעות שתנאי האור והצל מצוינים בהם לצילומי־אוויר. מתחת למושב הטייס ולפניו היה תא זכוכית לנווט, וזה היה מזדחל לתוכו דרך מנהרה צרה. בתא הנווט היתה מערכת חימום, שהיתה חיונית משום שהמשימות בוצעו בגובה רב שהטמפרטורה בו יורדת עד מתחת לאפס. מטוסי הצילום היו בלתי־חמושים ומהירים. לאחר שנפצע רס"ן יעקב סלמון, התמנה למפקד הטייסת רס"ן ישראל להב (לחובסקי), שעשה להגברת אימוניה ומבציעה הדחוסים ממילא.

על אף האסונות שפקדו אותה נשמר המוראל הגבוה בטייסת, ולעיתים אף היו גילויים של שובבות. באחת הטיסות ארוכות־הטווח, כשנמצאו מעל לים, בדרך לאחד האיים שליד קפריסין, החליטו הטייס סגן אורי ירום, הידוע כלץ מושבע, והנווט סגן טלמור פליטלמן להשתעשע. הם שמעו טייס מטוס TWA מתקשר לנמל־התעופה בביירות ומבקש כיוון יחסי והחליטו לעשות כמותו. ירום פנה למגדל־הפיקוח של ביירות, הזדהה כמטוס ישראלי, וביקש בקול רועד "כיוון יחסי" (כלומר, את הכיוון שהמטוס נמצא בו מן המגדל). מפקד המגדל נדהם למשמע אוזניו, ולאחר כמה רגעי שתיקה הודיע, שאינו מאמין שטייס־קרב ישראלי זקוק לעזרת מגדל־פיקוח ערבי.

ייתכן שהלצה זו היתה עוברת ללא תשומת־לב, אלמלא נמצא אותה עת מטוס "אל־על" בקרבת מקום. טייסו שמע את הפנייה ומיהר להעביר למגדל־הפיקוח של בסיס חיל־האוויר הודעה, שאחד מטייסיו זקוק לעזרה. מגדל־הפיקוח של הבסיס התקשר ל"מוסקיטו" ושאלו אם הכול כשורה אצלו. הטייס התפלא על דאגת־היתר ומסר שהכול כשורה. ואולם כשנחת המטוס בבסיסו הבחין הטייס שכל אנשי הבסיס מצפים לו לצד המסלול. עם הדממת המנועים אצו אליו כולם ושאלוהו מה אירע לו מעל לים, ומשענה שלא היו כל תקלות, הועמד מייד למשפט צבאי "על התקשרות עם ארץ זרה." סוף טוב — הכול טוב: כשעמד ירום מול קצין השיפוט הבכיר התברר שאין בחוק סעיף האוסר התקשרות כזאת. הטייס הליצן יצא בנזיפה ושב לטייסת.

בינתיים התברר שמסוחר בריטי במטוסים ישנים ניתן לרכוש כמה עשרות מטוסי "מוסקיטו" במצב מצוין. למודי ניסיון היתנו אנשי הרכש שלנו עם הסוחר, שעליו להשיג את האישורים המתאימים להוצאת המטוסים מבריטניה. הסוחר הבטיח לעשות זאת, ובדי עמל עמד בהבטחתו. לחיל־האוויר נוספו כ־20 מטוסים מדגם 33 בעלי ארבעה להבים, שכוח מנועיהם מגיע לכדי 1,600 כ"ס ולגחוניהם מוצמדים וָוי־עצירה לשימוש בנושאות מטוסים. העיסקה כללה גם כמה מטוסי "דגם 16" לצילום ולסיור ומטוסים אחדים ליירוט לילה.

לקראת הדממת הטייסת

בספטמבר 1954 התמנה סא"ל לסלי איסטרמן למפקד בסיס חצור במקום אל"מ ג'ו רענן, ובפברואר 1956 החליף אותו אל"מ עזר וייצמן. מרגע בואו לבסיס חצור כמפקדו הביע וייצמן דעה שלילית על מטוסי ה"מוסקיטו". הוא ראה בהם גרוטאות שיש להיפטר מהן מהר ככל האפשר. כה עמוקה היתה סלידתו מן ה"מוסקיטו", שהוא עצמו סירב לקבל הסמכה עליו, וה"מוסקיטו" הוא אחד היחידים שעליו לא טס מימיו. יחסו השלילי של מפקד הבסיס למטוסים, אש הנ"מ החזקה שנורתה עליהם בעיקר בגבול המצרי, עת ביצעו סיורים וצילומים, וההתרסקויות הרבות הורידו את מצב־הרוח בטייסת עד לשפל שלא היה כמוהו. מה גם שבאותה עת התמקמה בבסיס חצור טייסת ה"אורגאנים" בפיקודו של סא"ל מרדכי הוד, מטוסים שגזלו את הבכורה והפכו למהירים ביותר בשמי הארץ.

משהתמקמו ה"אורגאנים" בבסיס החלו שתי הטייסות עורכות קרבות אוויר לבדיקת יכולת ההתגוננות של ה"מוסקיטו" מפני מטוסי הקרב הסילוניים בשעת מילוי משימות הפצצה ותקיפה. בקרבות אלה לחמו טייסי ה"מוסקיטו" על כבודם, ואף כי לא אחת הצליחו להתיישב על זנבו של "אורגאן" או "מטאור", כשמצלמותיהם מנציחות את המחזה, לא היה עוד כל ספק, שה"מוסקיטו" נופל בהרבה ממטוס הקרב הסילוני. גם צוותי הקרקע חשו בשינוי, והפגינו יותר משמץ של ביטול כלפי טייסת מטוסי הבוכנה, עד כי הדבר הפריע לביצוע משימותיה. כשביקר בבסיס חצור הרמטכ"ל, רב־אלוף משה דיין, ונפגש לשיחה עם טייסי הבסיס, נאלץ טייס במילואים, שהיה לפני כן מפקד הטייסת, לקבול על היחס הזה. הוא טען לפני הרמטכ"ל, בנוכחות מפקד הבסיס, כי "בשל הזלזול והתנאים הנחותים, אין טייסת ה'מוסקיטו' מסוגלת לעמוד בלוח זמנים מדויק, דבר שהוא חובה לכל טייסת קרב."

בספטמבר 1955 התמנה מפקד אחרון לטייסת ה"מוסקיטו", הטייס רס"ן יחזקאל סומך. היו אלה ימים קשים לטייסת, ואף על פי כן המשיכה בביצוע משימותיה בשמי האויב ולא הפחיתה משעות אימוניה. "במצב זה לא היה זה אתגר גדול לקבל פיקוד על טייסת 'מוסקיטו'," סיפר לימים סומך. "התחבטתי קשות כיצד לפקד על הטייסת. לבסוף הבנתי שהמטוס עצמו הוא בר־חלוף, והדבר החשוב הוא לחזק ולבנות את רוח היחידה ואת גאוות האנשים, שבעתיד יהוו גרעין לטייסות חדשות עם מטוסים חדשים."[32]

לאחר אותה שיחה עם הרמטכ"ל התקבלה פקודה להעביר חלק גדול של מטוסי הטייסת ל"אחסנה חיה" בבסיס סירקין. בה בעת המשיכה טייסת הסיור והצילום במשימותיה, ולידה מטוסים אחדים למשימות מיוחדות ולצרכים מבצעיים.

מספר התאונות ב"מוסקיטו" אמנם פחת, אך לא היה אפשר למונען לגמרי. הטייס סגן אורי לבנטל, שטס מעל מפרץ חיפה, נאלץ להנחית את מטוסו

בנחיתת חירום והוצא ממנו פצוע פצעים קשים. הטייס סרן אחיה השילוני הצליח אך בקושי רב, ותוך הפגנת תושייה ויכולת, להנחית את מטוסו ולהיחלץ ממנו ללא פצעים רציניים לאחר שבטיסה בגובה רב ניתק אחד ממנועיו ממקומו.

באפריל 1956 אמורה היתה להשתתף במטס האווירי של יום העצמאות גם טייסת ה"מוסקיטו", וטייסיה החלו מתכוננים למטס, שנועד להיעשות במבנים צמודים. בין הממריאים בבוקרו של 15 באפריל 1956 היה גם הטייס סגן אברהם (דן) שטהל, יליד הולנד, טייס ממושמע, נבון ושקול. מייד לאחר שנסקו המטוסים והחלו מבצעים את תרגיליהם בנפרד לקראת הכניסה למבנה צמוד, ניסה שטהל את מטוסו בצלילה נמוכה. כששלח את ידו למשוך את ההגאים כדי לשוב ולהגביה, פרקה המכונה כל עול ומיאנה להיענות לו. רעש אדיר החריד את איזור כפר ורבורג כשהתרסק המטוס בשדה סמוך. למחרת ליוו אותו חבריו בדרכו האחרונה; שטהל נקבר בבית־הקברות הצבאי בנתניה.

במחצית 1956 החלו להגיע מטוסי הסילון "מיסטר 4". אותה עת יצאה טייסת ה"מוסקיטו" המבצעית־המוקטנת לפריסה בעקרון, וכששבה לבסיס־האם שלה בחצור כבר התמקמה בו טייסת ה"מיסטרים". הבסיס הפך להיות צפוף לכל הטייסות ומטה החיל החליט להעביר את טייסת ה"מוסקיטו" האיטית לעקרון ובכך להרחיקה מן הזירה העומדת להפוך בתוך חודשים אחדים לזירת־קרב. "מאחר שהיה ברור שהמטוס עצמו נמצא בשלבי דעיכה ולא יהווה עוד את חוט־השדרה של חיל־האוויר," הסביר לימים מפקד הטייסת, יחזקאל סומך, "הורדתי חלק מהטיסות היותר מורכבות והיותר מסוכנות. התרכזנו בהגברת המקצועיות, בקליעה למטרה ובפיתוח שיטות מתוחכמות יותר של ניווט לילה ותקיפה לאור נורים. אט־אט עלה בטחון הצוותות במטוסים, ולמזלנו היתה הפסקה ממושכת בתאונות."

יום לפני העברתה לעקרון, וחודשים אחדים לפני הדממתה, נערכה בבסיס חצור מסיבה של הטייסת. לאור המתרחש קל להבין מדוע האווירה בה היתה נוגה. למחרת עם בוקר, בפוסעם לעֵבר המטוסים הממתינים על מסלול ההמראה, חלפו הטייסים על־פני המוסכים, שם עמדו כפופים צוותי הקרקע, אדומי־עיניים מהטיפולים הממושכים ב"מוסקיטו". עתה כבר חנו שם מטוסי הסילון הכסופים, מתריסים בשמץ של יוהרה. לאחר שטיפסו הטייסים לתאיהם הורה מפקד הטייסת על ההכנות האחרונות לפני ההמראה, ומשענו כולם לפי התור "מוכן" המריא המפקד, ובזה אחר זה המריאו אחריו חבריו לטייסת. היתה זו נגיעה אחרונה של גלגלי ה"מוסקיטו" במסלול בסיסם.

משנסקו ונערכו במבנה מעל לבסיס, הורה סומך לערוך יעף־פרידה מעל לצריפו של מפקד הבסיס, שלא זכר להם חסד פעילותם. ביבבת מחאה אדירה צללו המטוסים על הצריף, והיה בכך ביטוי ליחסם אל מטוסי הסילון שהסיגו

את גבולם. עם הנסיקה מהצלילה פנו המטוסים לעבר שדה עקרון, נחתו בו, והתקבצו בפינת המסלול שנועדה להם. מכאן המשיך קומץ מטוסי ה"מוסקיטו" בביצוע משימות מודיעיניות. והנה, דווקא בחודשיה האחרונים ראתה הטייסת עדנה. כך תיאר תקופה זו מפקד הטייסת: "העלינו את קצב הטיסות מחודש לחודש, עד שבחודש האחרון לפני הדממת הטייסת המבצעית ביצענו את מספר השעות הגדול ביותר בחודש אחד, כשכל הטיסות מוקדשות לתקיפות לילה בתחמושת חיה." ככל שקרבו ימי מבצע "קדש" כן רבתה פעילותם של מטוסי ה"מוסקיטו" בשמי האויב. ערב המלחמה, כשרצה מפקד טייסת התעופה רס"ן משה פלד, שעסק עם חברי המטה בתכנון המבצע, לראות במו עיניו את הנעשה מעֵבר לגבול, הוא נטל מטוס "מוסקיטו", ויחד עם הנווט סרן אלי אחיקר ביצע סיור בגובה נמוך לאורך צירי התנועה בסיני, דרך המיתלה ועד לתעלת סואץ.

החייאת הטייסת והדממתה הסופית

טייסת ה"מוסקיטו" קרב־הפצצה הודממה סופית במאי 1956 כשכל מטוסיה שמישים. היא פשוט חדלה להתקיים כיחידה מבצעית. ואולם כבר בראשית יוני 1956 הוזעק מפקדה האחרון, רס"ן יחזקאל סומך, למטה החיל, והוסבר לו באופן כללי, ש"היות שהולך לקרות משהו," כדאי לכונן את הטייסת מחדש. בזוכרו את האווירה הקודרת בטייסת בימיה האחרונים הבין סומך, ששוב ניתנת לה הזדמנות לזקוף קומה — והוא השיב לקציני המטה, שבתוך זמן קצר תהיה הטייסת מוכנה לפעילות מבצעית. המטה מצידו הבטיח כל סיוע שיידרש. כמקום ריכוזה של הטייסת נקבע בסיס עקרון.

בסוד כינונה של הטייסת הוכנס מפקד הטייסת הטכנית שלה, סרן אריה הולצר. זה שלף מייד את מטוסי ה"מוסקיטו" הדמומים מבסיס סירקין, הזעיק את צוותי הטכנאים שהיו איתו בטייסת בימי גדולתה, הזמין חלקי־חילוף, שהיו מצויים כמעט ללא הגבלה, ושוב רכנו הצוותים על הכנת המטוסים בבסיס עקרון עד שהחזירום לשמישות. כשהיו המטוסים מוכנים העבירום הטייסים לשדה רמת־דוד, שם כבר ציפו להם הצוותים הטכניים והמנהלה. עד מהרה שוב נסקו מטוסי ה"מוסקיטו" לשחקים, לריענון אחרון שלפני מבחנם הגדול בקרב. המשימה העיקרית שיועדה להם היתה תקיפת שדות־התעופה של מצרים, אם תשתבש תכנית חילות־האוויר הזרים והם לא ימלאו את חלקם בהשמדת חיל־האוויר המצרי.

בלילה הראשון למלחמה המריאו יחזקאל סומך ונווטו, סרן שמואל כסלו, ל"גיחת גישוש" בסיני, בציר הצפוני ובציר הגידי. לאחר טיסה ארוכה גילו לפתע מתחת להם שיירה מצרית ארוכה, שנסעה באורות גבוהים, כבמפגן חגיגי. המטוס צלל על השיירה והטיל עליה את כל הפצצות שנשא. לאחר מכן שב לצלוף עליה, ורק לאחר שרוקן את תחמושתו נסק ושב לבסיסו. זו היתה

הפעילות הקרבית הראשונה של טייסת ה"מוסקיטו" במבצע "קדש". בימי מלחמת סיני עברה הטייסת את טבילת־האש: היא הפציצה, ריקטה וצלפה, הטרידה בלי הרף את שיירות האויב ופגעה במטרות בשטחו. ביום קרבות אחד הטילו מטוסיה בשטח האויב כ־60 טון פצצות. היו טייסים שביצעו חמש־שש גיחות מבצעיות ליום, כשטייסת התובלה מצליחה אך בקושי לספק את החימוש ואת הפצצות הדרושות. דווקא את פעילותה הקרבית סיימה טייסת ה"מוסקיטו" ללא קרבנות וללא אבדן מטוסים.

עם תום הקרבות הוחזרה הטייסת לבסיס עקרון, שם הוחזקה בכוננות מלאה עד שיתבהר המצב המדיני. לאחר שנמוג החשש מפני התחדשות המלחמה, בשלהי 1956, הודממה טייסת ה"מוסקיטו" בעקרון, בסיס־האם שבו הוקמה חמש שנים קודם לכן. "מסיבת הנעילה" נערכה בצנעה, אך המשתתפים בה חשו גאווה. סוף־סוף, הטייסת תרמה תרומה של ממש למלחמה. באותה הזדמנות הועבר סֶמל הטייסת בידי אחד מוותיקיה לחזית הבניין של טייסת קרב אחרת.

במידה רבה היווה ה"מוסקיטו", המטוס המורכב מגרוטאות ושנרכש בפרוטות, סמל למאבק וסמל לנחישות. ארבעה־עשר טייסים ונווטים נהרגו בטייסת ה"מוסקיטו" ורבים אחרים נפצעו בה. זהו מחיר דמים עצום, ששולם בין השאר בשל סירובן של המעצמות למכור לנו מטוסים חדישים. חמש שנים גונן ה"מוסקיטו" העשוי עץ ליבנה על שמי המדינה, תרם יותר מכל מטוס אחר למיפוי סיני ורשם דף של תהילה בתולדות חיל־האוויר וצה"ל כולו.

פרק שביעי

לקראת יום העי"ן ושעת השי"ן

התלבטויות במטכ"ל בקביעת אתר ההצנחה

ב־1 באוקטובר 1956 היתה הטיוטה האחרונה של "פקודת קדש 1" מונחת על שולחן המטכ"ל, אך הפצתה נדחתה ללא הסבר. למחרת היום נחת באחד משדות־התעופה של חיל־האוויר מטוס צבאי צרפתי ובו משלחת אנשי צבא צרפתיים בראשות הגנרל אנדרה מרטין, שהגיע לתאם את הפעולות במבצע משולב נגד הצבא המצרי בסיני ועל גדות תעלת סואץ. אנשי המשלחת הובלו בחופזה, ובלי כל גינוני טקס, ישר למטכ"ל. הזמן דחק: סיכום הדיונים אמור היה להתוות את עקרונות פקודת מבצע "קדש", ועיכוב פירסומה של זו עלול היה לחבל בהצלחת המבצע.

לאחר שני ימי דיונים נקבעו עקרונות שיתוף־הפעולה בין שני החיילות, הצרפתי והישראלי, ואלו הם:

א. שעת השי"ן של החיילות הנוטלים חלק במבצע תהיה זהה.

ב. חילות־האוויר של בריטניה וצרפת יפעלו בגדה המערבית של התעלה בלבד.

ג. חיל־האוויר של צה"ל יעמיד שדות־תעופה לרשות חיל־האוויר הצרפתי ולשימושו: את חצור ולוד לתפעולם של מטוסי־קרב ואת עקרון וסירקין לשימוש מטוסי תובלה. תיבדק גם האפשרות להגיש סיוע לוגיסטי למטוסים אלה.

ד. ביום העי"ן, כשצה"ל יעסוק בהצנחת גדוד צנחנים באל־עריש, יפתחו מפציצים בריטיים את המערכה בהפצצה לילית על שדות־התעופה המצריים שבגדה המערבית של התעלה, ועם אור ראשון יתחילו מטוסי חיל־האוויר הצרפתי בהפצצת שדות־תעופה וביירוט מטוסים מצריים בגדה זו.

משסוכמו עקרונות אלה הושלמה "פקודת קדש 1", הדנה בכיבוש חצי־האי סיני במגמה "לשבש את מערך הכוחות המצריים ולהביא לידי התמוטטותם",

והופצה בין הגורמים המבצעיים. בצמוד אליה נשלחה למטה חיל־האוויר "פקודת מכבש 1", שעסקה בחלקו של החיל במסגרת תכנית "קדש 1": (א) השגת עדיפות באוויר והגנה על מרחב המדינה; (ב) הצנחת גדוד מחטיבה 202 באל־עריש ביום העי"ן והצנחת אספקה בליל ההצנחה ולמחרתו.

"פקודת קדש 1" לא שמה קץ להתלבטויות לגבי מקום ההצנחה. ברור היה שהצלחת המערכה תלויה במיקום פתיחתה, אך בהצנחת הגדוד באל־עריש חסר היה עומק פעולה; שהרי ברגע שייווצרו לחצים מדיניים ייאלץ צה"ל להתקפל בלי שיישאר בשליטתו שטח ממשי בסיני. למרות משלוח הפקודה המשיך אפוא המטכ"ל לחפש אחר אתר הצנחה שיבטיח הישגים ממשיים בשטח. לאחר שיקול נוסף אותר האיזור שממערב למיתלה, שממנו יוכלו כוחותינו להפעיל איום ממשי על התעלה — היעד העיקרי והסופי של המבצע — ועל ראש ענף מחקר אג"ם/מבצעים הוטל להכין תיק מיסמכים על מקום מתאים להצנחה באיזור זה. התיק אמור היה לכלול את כל מה שניתן לדעת על התנאים הטופוגרפיים והאקלימיים, על מכשולים טבעיים ומלאכותיים ועל מצב כוחות האויב, תנועתם ופעילותם. בשל דחיפות המשימה בוצעה כבר ב־6 באוקטובר גיחת צילום שכיסתה את האיזור בצילומים באיכות טובה.

ממצאי הצילום עוררו תדהמה: אף כי הידיעות הבסיסיות שנאספו בקפדנות קודם לכן אמרו שהאיזור נקי מכוחות צבא ומפעילות צבאית שיגרתית, הראו הצילומים בבירור מערך של 14 אוהלים צבאיים בפתחה המערבית של המיתלה. אט־אט התגבשו שתי דעות מנוגדות בפירוש תפקידם של האוהלים: מפענחי חיל־האוויר טענו שאין זה אלא מאהל מע"ץ לתיקון הכביש, ואילו מפענחי המטכ"ל קבעו שמדובר במאהל צבאי פלוגתי. ככל שרבו התצפיות והצילומים נתגלו פנים לכאן ולכאן, והמבוכה במטכ"ל היתה רבה.

בליל ה־22-23 באוקטובר, באווירה אפופת סוד, נחתו כמה מטוסים צרפתיים בשדה סירקין ופלטו שם שבעים חיילים צרפתיים בפיקודו של קולונל לאנסואה, ואיתם ציוד ותחמושת אווירית. בשדה ציפו להם חיילי חיל־האוויר ופרקו את הציוד במהירות. קציני הקישור הישראליים, הטייסים סא"ל פול קדר ורס"ן דן יואל, קלטו אותם ונשארו צמודים אליהם לשיתוף־פעולה הדוק.

ב־25 באוקטובר בשעה 11:45 נשלח מברק בהול ליחידות חיל־האוויר, להכין גיוס סמוי החל בשעה 18:00 בכיסוי של "אפשרות כניסת כוחות ירדן לעיראק." בערבו של אותו יום פורסמה פקודת "מבצע קדש 2", שהיוותה את תכנית המלחמה. לחיל־האוויר הועידה הפקודה את השמדת כוחו האווירי של האויב ושיתוף־פעולה עם יתר כוחות צה"ל בהכרעת האויב. תוך כדי הכנת המערכה עם הצרפתים ועם הבריטים (שבינתיים שולבו בה אף הם), ובלחצם

של האחרונים, בוטלה מטעמים מדיניים שעת השי"ן הזהה לשלושת החיילות. הוחלט שהפצצת השותפים תתבצע רק ביום העי"ן + 2 עם שחר, ומשימות חיל־האוויר של צה"ל נוסחו כדלקמן:

1. בשלב א' של הפעולה, משעת השי"ן ועד למועד תחילת ההפצצות בידי השותפים, יהיו משימות חיל־האוויר הגנתיות בלבד, והפעלת הכוחות תיקבע בהתאם לתגובות האויב באוויר. המגמה בשלב זה תהיה לצמצם את המלחמה האווירית ולעכב את פעילות האויב נגד אוכלוסייה אזרחית ובסיסים. בשלב זה יש לצפות לשלוש אפשרויות: א. במקרה שהאויב ירכז את פעולת הכוח האווירי שלו באיזור הקרב בלבד — חיפוי אווירי וסיוע התקפי לכוחות היבשה; ב. במקרה של הרחבת המערכה ותקיפת הארץ — תקיפת חיל־האוויר המצרי ושדות־התעופה שלו; ג. כוננות ליירוט הגנתי בשמי המדינה וכוננות מערך הנ"מ.

2. בשלב ב' יטפלו בשדות המצריים השותפים בלבד, וחיל־האוויר יתרכז בסיוע התקפי לכוחות הקרקע, בפעולות אמנעה, בהגנה על שמי המדינה ובכוננות להפעלת מטוסיו בשמי מדינות ערב האחרות, אם יצטרפו למלחמה נגדנו.

3. בימי המערכה — משעת השי"ן ואילך — יתרכז חיל־האוויר במאמץ תובלתי מירבי, בהנחתת כוחות, בקישור, בהצנחה ובפעולות תיאום עם כוחות השותפים למערכה.

מבצע "אבשלום"

כנספח ל"פקודת קדש 2" נשלחה למטה חיל־האוויר "תכנית אבשלום", שנועדה להתוות את ההיערכויות והאימונים של החיל עד תחילת המערכה. התכנית הושתתה על ההנחה, שהתרעה למלחמה תינתן לחיל־האוויר עשרה ימים לפני יום העי"ן, והפקודה קבעה:

א. גיוס מילואים מיידי של כל צוותי־האוויר של הטייסות.

ב. הפסקת האימונים השיגרתיים ופתיחת קורסים מזורזים לצורכי המערכה.

ג. פריסה מיידית של יחידות הנ"מ בשדות־התעופה, במיתקנים ובאזורים שנבחרו לכך.

ד. ביצוע מיידי של תכנית אימונים מזורזים ליירוט. בטייסות הבוכנה יושם דגש על תקיפת מטרות קרקע ועל אימון לילה בטיסות נמוכות והתחמקות ממטוסי יירוט.

ה. הפסקה מיידית של האימונים בבית־הספר לטיסה, בקורסי אימונים מבצעיים ובגדנ"ע אוויר, ופתיחת קורס פקחי אוויר.

ו. הצבת חניכי בית־הספר לטיס מתקדם, שלזכותם 80 שעות טיסה על "הרוורד", לטייסת 140, ואלה שלהם פחות מ־80 שעות טיסה — לטייסות 128 ו־147.

ז. הכשרה מיידית של טייסות 69 ("בי־17"), 105 ("מוסטנג") ו־110 ("מוסקיטו")* לטיסה על־ידי מכון הבדק בלוד והעברת המטוסים בידי טייסיהם ל"כנף 1", יחד עם הציוד, החימוש וחלקי־החילוף לטייסות הללו.

ח. ביצוע מיידי של הצבות החירום והאיוש של צוותי הקרקע לטייסות 69, 105 ו־110.

ברגע שהתקבלה פקודת מבצע "אבשלום" בטייסות, ב־25 באוקטובר, הוחל ביישומה. מעשרת הימים שהוקצו למבצע נוצלו ארבעה בלבד, ואף על פי כן הועמד החיל בדריכות מירבית.

בבוקר ה־26 באוקטובר, לאחר שובו מצרפת, נפגש הרמטכ"ל משה דיין עם מפקד חיל־האוויר, לליבון ההוראות האחרונות של המלחמה. באותה עת הובהל הנווט סגן אייל (לוס) אחיקר אל רס"ן יעקב אבישר, מפקד טייסת התובלה. "מהו לדעתך הנתיב הטוב יותר לפתחה המערבית של מיצרי המיתלה?" שאל אותו אבישר. אחיקר, שהגיע מטייסת ה"מוסקיטו" שהודממה, הכיר היטב את סיני ואת אזורי כיסוי המכ"ם המצרי. הוא ניגש למפה והצביע על הנתיב: עקרון, באר־שבע, ים־המלח, סדום, עין חצבה, נטייה דרומית ממכתש רימון, ומשם ישר מערבה לקציימה והכביש המוליך למיתלה.[1] "הכן לי תכנית טיסה ל'דקוטה' בנתיב זה מהר ככל האפשר," פקד מפקד הטייסת. בתוך שעתיים מסר אחיקר למפקדו תכנית מפורטת של הנתיב, וזו הועברה מייד למטה החיל.

בצוהרי אותו יום נשלח סרן זאב טברסקי לצלם את שדה־התעופה לוקסור שבמצרים עילית. דו"ח המפענחים של גיחה זו קבע שמטוסי "איל־28" חונים במרוכז בצידי המסלול, והדבר הגביר את החשש במטכ"ל, שמפציצים אלה מיועדים להפצצת מרכזי אוכלוסייה בישראל. למחרת המריא סרן אברהם פורטוגלי ב"מוסקיטו" לצלם אזורים במרכז סיני. משפוענחו סרטי הגיחה נמצא שבביר חמה מצוי בונקר גדול (עליו לא ידעו באמ"ן) וסביבו מספר אוהלים, ומחנה עבודה בקרבת מקום. ידיעה זו הוסיפה חששות, ספקות ותהיות על אלה שנוצרו עם גילוי 14 האוהלים במערב המיתלה.

ב־28 באוקטובר שררה תכונה רבה במטה חיל־האוויר ברמלה, שם נמצאו כבר קצינים וטייסי מילואים, שגויסו בלילה וציפו להצבתם. עם בוקר הוזנקו שוב שני מטוסים. ראשון יצא אברהם פורטוגלי לשלופה, לבדוק נוכחות מטוסי אויב. צילומי גיחה זו הראו שדה נקי ממטוסים, אף כי בעודו מעל השדה הופיעו מעליו מאי־שם שני מטוסי "מיג 15" וניסו ליירטו ללא הצלחה. מטוס שני הוזנק בידי זאב טברסקי לאורך הגדה המזרחית של התעלה. מפענחי גיחה זו גילו ציבורי אוהלים וכמה כלי־רכב. מרחב סיני עד התעלה היה עתה לעיני קציני המטכ"ל שעסקו בתכנון המערכה כספר

* מטוסי ה"מוסקיטו" שהודממו ב־28 במאי 1956 היוו בעבר את טייסת 109. עתה הפכו לחלק מטייסת 110.

הפתוח. המצרים עסקו בפעילות צבאית שיגרתית, ונראה היה שהמטכ"ל המצרי אינו ער לאשר עשוי להתחולל בעוד יממה, כשיהפוך חצי־האי לזירת קרבות. רק נקודה זעירה אחת במרחב הגדול של סיני הוסיפה להטריד את המטכ"ל: הפתחה המערבית של המיתלה, שבה אמורה היתה המערכה להיפתח.

עד כה נמנע המטכ"ל מלהרבות בסיורים מעל למיתלה, כדי להרחיק מהמצרים כל חשש שיש לו עניין באיזור. ואולם בצוהרי ה־28 באוקטובר הורה לבצע גיחת צילום נוספת במקום. בשעה 12:40 המריאו לעבר המיתלה שני מטוסי "מיסטר 4": מטוס צילום מוטס בידי סגן יעקב נבו ("יאק") בליוויו של מטוס חיפוי שהגאיו היו בידי סגן לב ארלוזור (זוריק). השמים באיזור המשימה היו בהירים ונקיים מכל ענן והראות היתה מצוינת. השניים לא נתקלו במטוסי אויב ועשו מלאכתם בבטחה וביסודיות. כשנגעו גלגלי מטוסיהם במסלול עט עליהם מפענח החיל, סרן משה מלר, לקח את הסרטים וזינק למעבדתו. כשיצא משם כעבור זמן קצר היו פניו חיוורות כסיד. מספר האוהלים שמנה בפתחה המערבית של המיתלה הגיע עתה ל־29. כן נוספו שלושה צריפונים וכלי־רכב אחדים, ולצד המחנה הובחן בערמת חול ובערמת חצץ. אף כי שתי הערמות יכלו לחזק את הסברה שמדובר במחנה מע"ץ לתיקון הכביש, הסיכון היה גדול מכדי שהמטכ"ל יסתכן בו. על כן שונה שוב מקום ההצנחה ונקבע ממזרח למזלג הדרכים הסמוך למצבת פרקר שבפתחה המזרחית של המיתלה. על סגן אחיקר הוטל לקבוע נתיב טיסה חדש וכך עשה.

"מכבש 64/56"

כל מפקדי הטייסות המבצעיות הוזמנו במברקים בהולים לישיבת תידרוך במטה החיל ברמלה, שנועדה לשעות אחר־הצהריים של יום המחרת. על אווירת המיסתורין שאפפה את המבצע העיד מפקד טייסת ה"מטאור" אהרון יואלי: "הכנת המבצע נעשתה בסודיות כה רבה, שאפילו אני, כמפקד טייסת, שמעתי עליו רק בתדריך האחרון במטה החיל, כיממה לפני המבצע."[2] באולם הישיבות של המטה, בנוכחות מפקדי הטייסות וקציני המטה הבכירים, פתח מפקד החיל מעטפה חומה גדולה חתומה בחותמת שעווה ושלף מתוכה את "פקודת מכבש 64/56" — החלק המשימתי של חיל־האויר במסגרת "פקודת קדש 2". עיקר התכנית דן בפירוט הביצועים של החיל בשעת הצנחת הגדוד במיתלה, וכן בשינויים שחלו בתכנית "מבצע קדש 1" בשל החלטת בריטניה וצרפת לדחות את שעת השי"ן שלהן, שבעקבותיה הוטל על חיל־האויר להתמודד לבדו נגד חיל־האויר המצרי ביומיים הראשונים למערכה. "שלוש סכנות עיקריות אורבות לישראל ולצבאה בימי המלחמה העומדת לפרוץ," הדגיש מפקד החיל. "א. סכנת הפצצת יישובי הארץ בידי

חיל־האוויר המצרי; ב. תקיפת מטוסי התובלה שיובילו את צנחנינו ליעד הצניחה שלהם; ג. תקיפת מטוסי חיל־האוויר המצרי את כוחות היבשה שלנו בעת מלחמתם." פקודת "מכבש 64/56" הציעה פתרונות לכל מקרה שאחת הסכנות הללו תתממש.

שדות־התעופה המצריים ובסיסיהם של מטוסי התקיפה שלהם מסוג "מיג 16" נמצאו במרחק 2-5 דקות טיסה מנקודת הצנחת צנחנינו במיתלה, לעומת 21 דקות טיסה של מטוסי ה"מיסטר 4" שלנו, שמוקמו בשדה חצור, הדרומי בשדות־התעופה של חיל־האוויר. גם אם תינתן התרעה למטוסינו בשעת תקיפת מטוסי האויב את כוחות הקרקע שלנו, עד שיגיעו ה"מיסטרים" לזירת התקיפה, יהיו כבר מטוסי האויב מכונסים ובטוחים בשדותיהם.

לפי פקודת המבצע "מכבש 64/56" נועדו ארבע רביעיות של מטוסי "דקוטה", ברווחים של 1,000 מטר בין רבייה לרביעייה, להצניח ארבע פלוגות חי"ר מגדוד 890 באיזור המיתלה. בעת הובלת הצנחנים למשימתם יאבטחו את ה"דקוטות" מטוסי "מטאור" ו"אורגאן", יפטרלו ויירטו מטוסי אויב שיתקרבו למטוסינו. מטוסי "מיסטר 4" יפטרלו לאורך התעלה בשעת ההצנחה, להבטיח שמטוסי־קרב של האויב לא ימריאו להפריע להצנחה.

לקראת ההצנחה נקבעו גם משימות הטעיה: א. בשעת ההצנחה במיתלה יוצנחו 30-40 בובות בקרבת שדות־התעופה כיברית ואיסמעיליה; ב. שני "מטאורים" יטוסו בנתיב מדומה תוך "שבירות" בציר רפיח-קנטרה, להטעיית הבקרה המצרית. עוד הכילה "פקודת מכבש" הוראות מפורטות למקרים של תקלה במטוסי התובלה, וכן הוכנו פייפרים מ"טייסת 100" לפינוי נפגעים מאיזור ההצנחה לשדה אילת, ומטוסי "דקוטה" ו"נורד" לפינוים לשדה־התעופה עקרון. הפקודה דאגה גם להבטחת הכוח המוצנח ושמי המדינה ביום שלמחרת ההצנחה, הן מפני מטוסי אויב, הן מפני כוחות הצנחנים שלו.

לאחר שהוסברה הפקודה ונלמדה בידי מפקדי הטייסות המבצעיות פנו כולם לחזור לבסיסיהם. "משבנו מהתדריך," מספר סרן אדם צבעוני, "היה הכביש מרמלה לעקרון מלא שיירות של מובילי טנקים הנוסעות דרומה. היתה לנו תחושה שהפעם העניין רציני."[3]

מבצע "תרנגול"

מאמצע אוקטובר, מאז הגיעו מאנגליה שלושת מטוסי האל־ראות (לסיורי לילה) "מטאור NF-13", תבע המטה להציבם בטייסת "מטאור 117" (לקרבות יום), מתוך הנחה שבמלחמה הקרובה הם לא יופעלו ליירוט לילה. סרן יואש צידון (צ'אטו), שמונה כאחראי על מטוסים אלה, התנגד לסיפוחם לטייסת הו לילה ותבע מהמטה שיאושר לו להקים טייסת אל־ראות עצמאית. תביעתו לא הועילה דבר, ומשחסרו אי־אלה חלקי־חילוף להשלמת מטוסי ה"מטאור" הרגילים אף ניתנו הוראות להוציאם מה־"NF-13". הקצין הטכני רס"ן

ישראל רוט, היחיד בחיל שצידד בעמדתו של צ'אטו, לא זו בלבד שסירב לפרק את מטוסי ה־"NF-13" לחלקי־חילוף, אלא בקנוניה עם צידון אף הכין אחד מהם לטיסה, למקרה הצורך.

בשעת הצהריים של ה־28 באוקטובר זומן צ'אטו למטה החיל, וראש מחלקת אוויר, אל"מ שלמה להט, הודיע לו כי המרשל עאמר, הנמצא יחד עם רבים מקציניו בישיבת תיאומים צבאיים בדמשק, עומד לשוב באותו ערב לקהיר. ייתכן ש"תרנגול" מנופח זה ינסה לעבור בשמי ישראל, ויש למנוע זאת ממנו בעזרת אחד ממטוסי האל־ראות, באחת משתי דרכים: למנוע את המראתו בשמי דמשק — או למנוע את כניסתו לתחום האווירי של ישראל. צ'אטו בחר באפשרות השנייה, מתוך חשש שהמכ"ם הסורי עלול לגלות את מטוסו. למבצע ניתן השם מבצע "תרנגול".

בשעות אחר הצהריים הכין ישראל רוט את המטוס. צ'אטו ונווטו, סגן אלישיב ברוש, שהתאמן יחד איתו בקורס למטוסי "אל־ראות" באנגליה, בדקו את המכשירים, ולפנות ערב נערך כיול מכ"ם. בשעה 20:00 דינק מטוס האל־ראות משדה־תעופה רמת־דוד, חמוש בשני מיכלי דלק רזרביים. הוא טיפס לגובה 11,000 רגל והיפנה את חרטומו לעבר הים התיכון. מייד עם יישור המטוס לאחר הטיפוס הסתבר ששני המיכלים המוספים אינם מעבירים דלק למיכל הראשי. הטייס דיווח על כך לבקרה והשליך את המיכלים הימה.

עשרים דקות לאחר ההמראה הופיעה המטרה במכ"ם המטוס. אף כי אופק הניווט היה "חלוד" מחוסר שימוש, פעולתו היתה מצוינת. מסביב שרר חושך מוחלט עד שלא היה אפשר להבחין בין שמים לים. הנווט כיוון את הטייס למטרה וכעבור זמן־מה גילה במרחק 300 מטר הבהוב קלוש מצינורות הפליטה של ה"איל־14". הוא האט את מהירות מטוסו, ולמרות אישור הבקרה שזהו אכן מטוס המטרה ביקש לוודא זאת בעצמו. שני המטוסים טסו ללא אורות, ורק מחלונות ה"איל־14" הבליחו אורות קלושים שהאירו מעט את הכנף, ומבעד לחלון ניתן היה להבחין בצלליות מסתובבות בתוך המטוס הגדול. עתה לא היה עוד ספק בלב הטייס, שזהו "התרנגול" שהוטל עליו למנוע ממנו לעבור בשמי ישראל בדרכו לקהיר. הוא התיישב על זנב האיליושין, התרכז בצינורות הפליטה שלו ופלט צרור קצר מארבעת תותחי 20 המ"מ שלו. אורות ה"איל" כבו ונזילת דלק הציתה את מנועו השמאלי. המטוס היה ללפיד ענקי. רק משיכה חזקה בהגאי ה"מטאור" מנעה את התנגשות השניים. עוד צרור קטן אחד מן התותח השמאלי, והלפיד הענק התפרק ללפידים קטנים. רסיסי אש החלו מתעופפים לכל עבר.

באותה עת נמצאו שני המטוסים, הבוער והתוקף, בסיחרור שהחל בגובה 10,000 רגל. רק כשהגיע לגובה 1,000 רגל נחלץ התוקף מסיחרורו, ובאותו רגע היכה הלפיד הבוער במים והתפוצץ. המטאור "NF-13" שבר לעבר סוריה, טיפס מעלה ועשה דרכו לשדה חצור. שעה ועשר דקות לאחר שהוזנק

נגעו גלגליו במסלול, ומייד כבו מנועיו מחוסר דלק. קצינים בכירים של המטכ"ל וקציני אמ"ן, שהתכנסו בחדר התדריכים של הבסיס, כבר ידעו לבשר לטייס ונווטו, שלפני ההמראה שינה עאמר את דעתו וטס ב"דקוטה" שעמדה בסמוך ל"איל". מי שצללו לים היו אפוא מפקדי האגפים וראשי המחלקות שלו.

בליל ה־28-29 באוקטובר נחתו בשדה חצור 16 מטוסי "נורד" צרפתיים, מטוס "ארמניאק" ומטוס "די.סי. 4", ומתוכם נפלטו 400 חיילים צרפתיים בפיקודו של אל"מ פרדריזט. אלה היו טייסים וצוותים טכניים, צוותי אוויר וקרקע, שנועדו לאייש את "טייסת F-84" וטייסת "מיסטר 4" הצרפתיות, שחנו בשדות חיל־האוויר, וכן את טייסת ה"מיסטר 4" הישראלית הנוספת, שמטוסיה חסרו טייסים מקומיים. טייסות אלה נועדו להגן על שמי המדינה מפני הפצצות אפשריות של חיל־האוויר המצרי.

יום העי"ן

באותו לילה הוכרזה כוננות גבוהה בחיל־האוויר, ועם שחר הוצבו מטוסי דמה מסוג "מיסטר", "אורגאן", "מוסטנג", "מטאור" ו"ספיטפייר" בבסיסי החיל השונים. בבית דרס ובעקרון הונחו גם מסלולי דמה. בשעה 8:35 בבוקר הוזנקו שני מטוסי "מוסקיטו" לפקוח עין על מערך שדות־התעופה שלאורך הגדה המערבית של התעלה ולצלמו, וכן להציץ בצירים המוליכים לשם ולראות אם לא התחדש שם משהו מיוחד. עם שובם ממשימתם דיווחו הטייסים על תנועת רכב מועטה בצירים. לעומת זאת הראו סרטי הצילום, שבשדה־התעופה כיברית חונים לפחות 18 מטוסי "מיג". גם בשדה פאיד נראו בבירור מטוסי "מיג". בשעות הבוקר בוצעו סיורים גם בשדות־התעופה אבו סוייר, כספרית ושלופה. תחקירי הטייסים העלו חניית מטוסי "מיג" וחיי שיגרה גם בשדות אלה.

בשעה 9:45 המריאו שני מטוסי "מיסטר" לסיור ראייה וצילום באיזור המיתלה לקראת שעת השי"ן. ברגע שנגעו גלגלי ה"מיסטרים" במסלול הנחיתה של שדה חצור הועברו סרטי הצילום למעבדה, וכעבור 13 דקות כבר היו מפותחים ומפוענחים. עכשיו היה ברור שמפענח חיל־האוויר, סגן משה מלר, צדק בטענתו, שמחנה האוהלים בפתחה המערבית של המיתלה הוא מחנה מע"ץ לתיקון הכביש. האפשרות לחזור ולשנות פעם נוספת את נקודת־ההצנחה נדחתה בידי מפקד גדוד הצנחנים 890, רס"ן רפאל איתן, שפסק קצרות וחותכות: "מאוחר מדי!"[4] באותה שעה צלצל אחד משני הטייסים המצלמים, סרן יעקב נבו ("יאק"), אל רס"ן משה פלד במטה החיל וצעק לתוך השפופרת: "אתה זוכר את מחנה מע"ץ בימי לימודינו בבית הספר החקלאי כדורי, שהיה ממוקם בדרך למסחה? בפתחה המערבית של המיתלה זה אותו מחנה בדיוק!" "מצטער, יאק," ענה לו הקול מעבר לקו. "הפור כבר נפל!"[5]

החל בשנה 10:00 קוימו בבסיסי הטייסות המבצעיות תדריכים אחרונים לפני שעת השי"ן. משתמו התדריכים אצו הטייסים והנווטים לבדיקת ציוד ומטוסים אחרונה, והחלה הציפייה לאות הזינוק. במטכ"ל ובמטה חיל־האוויר השתררה תמיהה לנוכח חיי השיגרה שמנהל האויב בבסיסיו בחצי־האי סיני ובשדות־התעופה שלו, כאילו אין דבר קורה באיזור. איומי נשיא מצרים, גמל עבד אל־נאצר, תכפו בקולניות גוברת והולכת — ובסיסיו ושדות־התעופה שלו דוממים? האין שתיקה זו טומנת בחובה סכנה בלתי נראית? 50 דקות לפני שעת השי"ן הוזנק סרן ליבוביץ ב"מטאור" שלו, לבדוק את פשרו של פס ההתעבות שנראה באיזור שבין אל־עריש לרפיח, אך גם הוא לא גילה דבר.

ניתוק קווי הטלפון בחצי־האי סיני

עתה הגיעה שעתם של הניסויים הסודיים בקריעת חוטי טלפון בעזרת כבל גרירה, שבקצהו וו, לשאת פירות. יום לפני המבצע ניתנה הפקודה לבצע את הניתוק, ומפקד הטייסת סא"ל יצחק (צחיק) יבנה, קבע את הציוות לקראתו. בתדריך שלפני היציאה הסביר יבנה את אופן הפעלת המיתקן, חזר על התקלות הצפויות בשעת הפעלתו, ולבסוף פסק בהחלטיות: "אם נטוס נמוך מדי עלול המיתקן להיקרע. אם תקרה תקלה כזאת, יש לחזור אל קווי הטלפון ולקורעם באמצעות המדחפים." משתמהו חבריו לפשר הפקודה הזאת, שלא נכתבה בפקודת המבצע והיתה מסוכנת לטייס ולמטוסו, הפתיעם מפקד הטייסת בתשובתו: "לפני ימים אחדים הטיס אחד הטייסים של הטייסת מטוס 'סטירמן' בטעות לתוך כבלים של עמוד מתח גבוה, קרע אותם והפסיק את החשמל לאיזור שלם בסביבות תל־אביב. אם הוא עשה זאת ב'סטירמן', ודאי שאנחנו יכולים לעשות זאת במטוסי ה'מוסטנג' החזקים יותר."

בשעה 14:30 זינקו מבסיסם ארבעה מטוסי "מוסטנג" (טייסת 116) בשני זוגות. הזוג הראשון (יצחק יבנה וחסון אמיתי) בציר קציימה-נחל, והזוג השני (הרי קרצנשטיין וסרן אריה ציטלין) בציר תמד-מיתלה. בשובם ממשימותיהם דיווחו בתחקיר: "המשימה בוצעה במלואה — באמצעות מדחפי ה'מוסטנגים'..."

ההצנחה במיתלה

בשעה 14:00 המה שדה עקרון מטוסים וטייסים לבושי סרבלי טיסה, צנחנים רתומים למצנחים, משלחי צנחנים, קציני מטכ"ל בבגדי עבודה, קשרים עמוסי מכשירי־קשר וחיילות מתרוצצות בניסיון למסור מברקים והודעות דחופות לקציני המטכ"ל. לפתע נשמע רעם מנועים. שני מטוסי "דקוטה" התנהלו בתנועה כבדה ואצילית לעבר הקו המסומן על המסלול, אות וסימן להחלטה הנחושה לצאת למלחמת המנע והמגן. זוג אחר זוג התקדמו המטוסים למקומם ויצרו שני טורים מקבילים, שמונה זוגות של "דקוטות".

משעצר הזוג האחרון בעמדתו עלו הצנחנים על האוטובוסים שהמתינו להם בקצה השדה והובלו אל ה"דקוטות".

בדיוק שעה לפני שעת השי"ן עמדו עשרים וחמישה צנחנים ליד כל דקוטה לביצוע בדיקת הציוד האחרונה ולקבלת התידרוך שלפני העלייה למטוס. לאחר שתייה חפוזה הסתדרו צוותי האוויר לפני המטוסים, אחריהם משלחי הצנחנים והקצינים, ולבסוף הצנחנים. לאחר מתן האות פתחו כולם בהליכה חפוזה ועלו למטוסיהם. דקות אחדות לפני שעת השי"ן ננעלו דלתות המטוסים, המנועים הותנעו, וב־15:20 בדיוק נעו גלגלי המטוס הראשון אט־אט לעמדת ההמראה. אחת לשלושים שניות זינקה "דקוטה" מעמדת ההמראה ונסקה מעלה, ובתוך שמונה דקות נמצאו כל 16 המטוסים בגובה 500 רגל, מתכנסים ברביעיות ופונים דרומה, בהתאם לנתיב שהיתווה הנווט אחיקר.

חמש דקות לאחר שניתקו גלגלי אחרון מטוסי ה"דקוטה" משדה עקרון זינקו שני "מטאורים" מטייסת 115, ראשוני המטרייה האווירית של מטס ההצנחה, למשימת הטעיה. מטיסיהם, רס"ן אלי פיינגרש וסגן ליבנה, טסו תוך כדי "שבירות" בציר רפיח-קנטרה, לביים נתיב מדומה. השניים טסו בגבהים שונים כדי למשוך אליהם את תשומת־לב האויב, אך בנחיתתם ב־16:00 קבעו: "אין תגובה מצרית." משימת הטעיה זו נקבעה ברגע האחרון, במקום הצנחת הבובות בסמוך לשדות־התעופה המצריים כיברית ואיסמעיליה. ב־16:05 נשלח סרן אלון בציר רפיח-אל עריש, לבדוק אם השמים נקיים באיזור זה, ותשובתו היתה חד־משמעית: "חיובי!"

ב־16:00 נסקו, כמתוכנן, שני מבנים בני ארבעה מטוסי "מטאור" (טייסת 117) כל אחד להגנת גדוד הצנחנים המשייט למשימתו. את המבנה הראשון הוביל בגובה 10,000 רגל מפקד הטייסת, סרן אהרון יואלי, והרביעייה השנייה שייטה בגובה 15,000 רגל. "הראות בחצי־האי סיני היתה גרועה," סיפר הטייס אל"מ אדם צבעוני, שטס במבנה השני. "את הרביעייה של יואלי ראיתי, אך את מבני מטוסי ה'דקוטה' לא הצלחתי לזהות."[6]

מטוסי ה"מטאור" השיגו את ה"דקוטות" כשחצו את הגבול עם מצרים, ובינתיים הוזנקו גם 12 מטוסי "מיסטר" מהירים יותר. כעבור דקות אחדות השיגו ה"מיסטרים" את מטוסי ה"דקוטה", חלפו על־פני ה"מטאורים" והמשיכו לאיזור התעלה. כשחצו אותה נשארו שתי רביעיות לפטרל ולסייר לאורכה, לוודא שלא יעברו אותה מזרחה מטוסי־קרב של האויב, ורביעייה אחת המשיכה לשמי שדה־התעופה כיברית, לפקוח עין מגובה רב על השדה השורץ מטוסי "מיג" ולהבטיח שאף אחד מהם לא יעלה אל ה"דקוטות". ניתנה פקודה מפורשת לא לתקוף את ה"מיגים" כל עוד הם על הקרקע. כשהבחינו טייסי ה"מיג" בשדה זה, שביקור הנימוסין של ה"מיסטרים" בשמיהם מתארך, הם פנו בעצלתיים לפזר את מטוסיהם, שחנו מרוכזים סמוך למסלולים.

כדי לחזק את הכוח המלווה את מטס ההצנחה הוזנק ב־16:40 מבנה נוסף של שישה מטוסי "אורגאן" (טייסת 113) שמובילו היה מפקד הטייסת, רס"ן מרדכי הוד, וכעבור עשר דקות הוזנק עוד מבנה של שישה מטוסי "אורגאן" (טייסת 113). השניים נועדו להיפגש מעל ליעד ההצנחה ולחפות על הצונחים עד התארגנותם בשטח. תחת מטרייה אווירית אדירה זו המשיכו ה"דקוטות" לחתור בכבדות אל יעדן בגובה 500 רגל בלבד, כדי לא להתגלות למכ"ם האויב. רק בסמוך להצנחה התרומם המטס לגובה 1,500 רגל.

דקות אחדות לפני השעה 17:00 קרא הנווט סגן אייל אחיקר: "כאן ירוק!". "ירוק!" נשמע במכשירי־הקשר קולה הרגוע של סגן יעל פינקלשטיין, טייסת־המשנה במטוס הראשון של המבנה המוביל. "ירוק! ירוק!" החזיר קברניט המטוס, רס"ן יעקב אבישר, והפעיל את הנורה הירוקה. "רק כששמעתי את קולה של יעל מבטאת את המלה 'ירוק!' האמנתי שאנו פותחים במבצע קדש," סיפר לימים אדם צבעוני, טייס "מטאור" ממלווי המטוס. מייד לאחר מכן נפתחו המצנחים בשמים, מעל לוואדי החוצה את מזלג הכבישים ביר־חסנה-מיתלה.

הגדוד הוצנח במקום שסוכם עליו ערב המבצע. פרט ל־13 פצועים, רובם נקועי רגליים, עברה ההצנחה ללא תקלות מיוחדות. לאחר קיפול מצנחו של אחרון הצנחנים פתח גדוד 890 בצעידה מהירה לעבר "מצבת פרקר" כשבראשו המג"ד, רס"ן רפאל איתן. כעבור פחות משעתיים הגיעו החיילים ליעדם והחלו מייד בהתחפרות חפוזה, בהגנה היקפית ובהכשרת שטח נחיתה למטוסים קלים ולמטוסי תובלה, שינחיתו את האספקה לכוח המוצנח. לאחר המלחמה טענו כמה ממפקדי הצנחנים, שהוצנחו בטעות רחוק מהנקודה שהוסכם עליה. לאחר חקירה שערך מפקד החיל הסתבר שאחיקר נתן "ירוק" בדיוק במקום שסוכם עליו עם סגן משה לוי (משה וחצי), קצין המבצעים של גדוד הצנחנים (890), דהיינו, מזרחית לוואדי הקטן שממזרח ל"מצבת פרקר". ואולם מיפקדת חטיבת הצנחנים לא ידעה כנראה שנקודת הצניחה נקבעה במקום זה, וחשבה שהיא ב"מצבת פרקר" ממש, על מזלג הדרכים. מפקד גדוד הצנחנים, רפאל איתן, כתב בעניין זה למחבר: "לאחר הצניחה חשבנו שהוצנחנו מעט מזרחה מהמתוכנן, כלומר ציפינו לנחות במזלג הדרכים ונחתנו למעשה כ־30 דקות הליכה מזרחה משם. לא נורא..."

עוד הגדוד עסוק בהתחפרות ובהתארגנות לקראת הלילה, והנה הופיעו על הכביש שתי מכוניות של הצבא המצרי ופניהן אל "מצבת פרקר". שני הצדדים הופתעו, אך צנחנינו התאוששו ראשונים ופתחו באש. היריות הראשונות במלחמה חיסלו את יושבי המכונית הראשונה והסבו על צירה את המכונית השנייה. זו נמלטה בכיוון שממנו הגיעה. המטרייה האווירית סוככה על הכוח המוצנח עד רדת הלילה.

בשעה 21:00, בהתאם לתכנית "מכבש", הצניח הטייס קלוזנר ממטוס ה"דקוטה" שלו כיתה מסייעת עם שתי מרגמות 120 אינץ' בנקודה שנקבעה מראש. מייד אחריו הגיעו בזה אחר זה מטוסי "דקוטה" ו"נורד", זוגות־זוגות וברווחים של 10 דקות בין מטוס למטוס, והצניחו את הציוד, התחמושת והאספקה שנקבעו בפקודת "מכבש". באותה שעה כבר נמצאו כוחות החי"ר והשריון של צה"ל בעיצומה של פעילותם.

ביום ב', 29 באוקטובר 1956, באחת־עשרה בלילה, בקע קולו של קריין גלי צה"ל, שמסר את הודעת דובר צה"ל: "כוחות צה"ל נכנסו ופגעו ביחידות פדאיון בראס אל־נקב ובכונתילה ותפסו עמדות מערבה מצומת הדרכים של נחל, בקרבת תעלת סואץ. פעולה זו מבוצעת בעקבות הפגיעות הצבאיות המצריות בתחבורה הישראלית ביבשה ובים, ואשר כוונתן גרימת הרס ושלילת חיי השלום מאזרחי ישראל." הודעה זו, שנוסחה בקפדנות ואושרה אישית בידי ראש הממשלה ושר הביטחון, דוד בן־גוריון, הביאה לידיעת עם ישראל את דבר מבצע "קדש", שנפתח בפעולות חיל־האוויר. אכן, ההכנות הרבות והאימונים המייגעים הוכיחו את עצמם.

נספח

מצבת המטוסים של ישראל, מצרים וסוריה
בדצמבר 1952

סוגי מטוסים	ישראל	מצרים	סוריה	הערות
מוסטנג	21	—	—	
ספיטפייר-9	42	15-10	—	
מוסקיטו-6	36	—	—	13 צוותים
מוסקיטו XXX	13	—		
בי-17	3	—	—	
הרוורד	58	—	—	18 שמישים
דקוטה	11	17	3	
רפיד	8	6	—	
מוסקיטו 16	5	—	—	
פייפר	12	—	5	
פוקר	13	—	—	
מסוקים (הילר)	2	2	—	
אנסון	5	2	—	
קונסול	14	—	—	
וומפייר 5	—	26	—	
מטאור 4 ו-7	—	15	—	
מטאור 8	—	—	4	טרם הורכבו התותחים
ספיטפייר 22	—	18	—	
פיורי 1	—	12	—	
פיאט ג'י-55	—	32	9	
פיאט ג'י-59	—	—	24	
פיאט ג'י-212	—	5	—	
האליפקס	—	7	—	
לנקסטר	—	9	—	
קומנדו	7	22	—	5 קומנדו שייכים לאל-על
דה הבילנד דוב	—	6	—	
גרומן מילרד	—	2	—	מטוסים אזרחיים
ביצ'קרפט	—	6	—	מטוסים אזרחיים
לנגדוק	—	3	—	מטוסים אזרחיים
סבויה מרקטי	—	3	—	
יונקרס 52	—	2	—	מטוסי סיור
פיזלר שטורך	—	2	—	
ליסנדר	—	2	—	
סי-אוטר	—	8	—	
פריקטור	—	2	—	
בוננזה	3	10	—	

הערות

למבוא

1. מדינת ישראל, לשכת ראש הממשלה, על **מבנה הצבא** ודרכו (הוראות לראש המטה הכללי), 27 באוקטובר 1949.
2. צבא הגנה לישראל, חיל האוויר, דו"ח ועדה **לתכנון** וארגון חיל־האוויר (סימוכין: מטה ראשי מ/25 104 מ־27 באפריל 1949).
3. ואלה היו ועדות המשנה ויושבי־הראש שלהן: ועדה לארגון כללי של המטה (יו"ר — ראש כנף דב פלג — איש מח"ל אמריקני); ועדה לארגון אגף המבצעים (יו"ר — ראש להק זאב [ביל] כץ — איש מח"ל אמריקני); ועדה לארגון אגף הציוד (יו"ר — ראש אגף אליעזר בודנקין); ועדה לארגון אגף מנהלה ומשרד המפקח הכללי (יו"ר — ראש כנף דב פלג); ועדה לארגון אגף ההדרכה (יו"ר — ראש להק נתן כהן — איש מח"ל).
4. דו"ח ועדה **לתכנון** וארגון חיל־האוויר, פרק שני: מסקנות והמלצות.
5. שם, סעיף 6: פקודות הרכב והוראות מבנה.

לפרק ראשון

1. חמישה מטוסי "סי־46" שנלקחו מטייסת 106 שפורקה ושלושה מטוסי "סקיימסטר" "אוזרחו" והפכו גרעינה של חברת התעופה הלאומית "אל־על".
2. לאחר 1953 נטלו "בדק" והתעשייה האווירית חלק מתפקידיה של הטייסת הטכנית.
3. ראיון עם סא"ל רון אביטל ב־1 בספטמבר 1984.
4. הדברים נאמרו בכנס מפקדי חצור, שהתקיים בבסיס חצור, ב־1 בספטמבר 1977.
5. ראיון עם סא"ל שבתאי כ"ץ ב־25 באוגוסט 1984.
6. דברי מפקד הטייסת, סיר כהן, בכנס מפקדים בחצור, 1 בספטמבר 1977.
7. שם, שם.
8. כנס מפקדים בחצור, 1 בספטמבר 1977.
9. ראיון עם אל"מ ישעיהו גזית ב־18 באוקטובר 1972.
10. פקודת ארגון /ג/מס' 103/1/12/52 מ־15 ביולי 1952, שהוציאה המחלקה לתפקידי מטה במפקדת חיל־אוויר.
11. פקודת ארגון /א/מס' 110/1/37/53 מ־27 ביולי 1953.
12. דברים שאמר אל"מ ג'ו רענן בכנס מפקדים כנף 4, 1 בספטמבר 1977.
13. פקודת ארגון /א/מס'115/1/13/54 מ־2 ביולי 1954, שהוציא סגן־אלוף קלמן טורין, ראש ענף אוויר 1 במפקדת חיל־האוויר.
14. פקודת ארגון 69/2/22/54 מ־1 בדצמבר 1954.
15. ראיון עם אל"מ בוריס סניור ב־24 בינואר 1985.

לפרק שני

1. בעניין בית־הספר לטיס ב"בית פעילי ההסתדרות" ראה: אביגדור שחן, כנפי הנצחון, כרך א', עמ' 61 ואילך.
2. ראיון עם אל"מ (מיל') אהרון יואלי, שנערך ב־11 בנובמבר 1971.
3. מתוך מכתבו של פרח הטיס יואש (צ'אטו) צידון אל מפקד חיל־האוויר, הרמטכ"ל וראש הממשלה מ־23 ביוני 1949.
4. ראיון עם סא"ל אלי אייל (פיינגרש), שהתקיים ב־12 בספטמבר 1972.
5. מתוך מכתבו הנ"ל של יואש צידון (הערה 3).
6. הדברים סופרו למחבר על־ידי דני ב־19 בפברואר 1972 ועל־ידי סא"ל דני רוזין ב־25 בפברואר 1973.
7. ראיון עם הקברניט עודד אברבנאל ב־4 ביולי 1972.

לפרק שלישי: הטייסות ומבצעיהן בשנים 1949-1951

1. ראיון עם הטייס בנימין מכנס שנערך ב־30 במאי 1973.
2. ראיון עם הקברניט עודד אברבנאל ב־20 בפברואר 1972.
3. התיאור לקוח מספר הטיסות של עודד אברבנאל מחודש מרס 1949.
4. שמואל בורשטיין, **הרבי המעופף — סיפורו של טייס**, הוצאת הרצל, ניו־יורק, 1965, עמ' 86-87 (בגרסה האנגלית).
5. **בטאון חיל־האוויר** מס' 20, אפריל-מאי 1952, עמ' 134.
6. **הרבי המעופף**, עמ' 80.
7. מתוך ספר הטיסות של עודד אברבנאל מ־15 באפריל 1949.
8. מתוך ספר הטיסות של עודד אברבנאל מ־12 ביוני 1949.
9. ראיון עם עודד אברבנאל שנערך ב־4 ביולי 1972.
10. ראיון עם רס"ן יוסף שטיינמן ב־3 במאי 1973.
11. שם.
12. ראיון עם הטייס רס"ן גרישה בראון ב־9 בינואר 1974.
13. על־פי ספר הטיסות משנת 1949 של הטייס סא"ל דניאל שפירא.
14. ראיון עם הטייס רס"ן גרישה בראון ב־9 בינואר 1974.
15. מתוך ספר הטיסות של מנחם בר מיום 6 באוקטובר 1949, וכן על־פי ראיון איתו ב־3 באפריל 1972.
16. ראיונות עם רס"ן (מיל') גרישה בראון ב־9 בינואר 1974 ועם סא"ל (מיל') אלי אייל ב־12 בספטמבר 1972.
17. ראיון עם דניאל שפירא ב־7 בנובמבר 1971.
18. ראיון עם רס"ן (מיל') גרישה בראון.
19. ראיון עם אל"מ (מיל') משה פלד ב־27 במרס 1973, וכן לפי הרשום בספר הטיסות שלו משנת 1950.
20. לפי ספר הטיסות משנת 1950 של גרישה בראון.
21. ראיונות עם סא"ל (מיל') מאיר רוף ב־29 בדצמבר 1971; עם סא"ל (מיל') אלי אייל (פיינגרש) ב־12 בספטמבר 1972; ועם רס"ן (מיל') גרישה בראון ב־18 בינואר 1974, וכן לפי ספרי הטיסות של הטייסים.
22. על־פי ספר טיסותיו של סא"ל (מיל') מאיר רוף מ־20 במאי 1950.
23. ראיון עם אל"מ (מיל') משה פלד ב־17 במרס 1973, וכן על־פי ספר טיסותיו משנת 1950.
24. ראיונות עם הקברניט סא"ל (מיל') יעקב בן־חיים ("בלקי") ב־28 באפריל 1973; עם הטייס סא"ל (מיל') מאיר רוף ב־29 בדצמבר 1971; ועם רס"ן (מיל') נחום אפרת (רפפורט) ב־10 בינואר 1974.
25. ראיון עם תא"ל בני פלד ב־3 בדצמבר 1971.
26. ראיונות עם דני שפירא ב־7 בנובמבר 1971 ועם סא"ל (מיל') מאיר רוף ב־29 בדצמבר 1971.

27. ראיון עם סא"ל (מיל') זאב לירון ב־6 בדצמבר 1971.
28. ראיון עם א"ל בנימין פלד ב־3 בדצמבר 1971.
29. ראה: הארץ מיום 8 באפריל 1951.
30. ראיון עם אל"מ (מיל') יעקב סלמון ב־21 בדצמבר 1971.
31. ראיון עם סא"ל (מיל') זאב לירון (לונדנר) ב־6 בדצמבר 1971.
32. ראיון עם סא"ל (מיל') יואש צידון (צ'אטו) ב־20 בדצמבר 1971.
33. ראיון עם אל"מ (מיל') יעקב סלמון ב־21 בדצמבר 1971.
34. ראיון עם סא"ל (מיל') זאב לירון (לונדנר) ב־6 בדצמבר 1971.
35. העתק המברק שנמצא בידי רא"ל חיים לסקוב וכן בראיון איתו ב־9 בדצמבר 1971, ובראיון עם רא"ל יגאל ידין ב־2 ביולי 1973.
36. ראיון עם רא"ל חיים לסקוב ב־9 בדצמבר 1971.
37. ראיון עם האלוף דן טולקובסקי ב־17 במאי 1972.
38. ראיון עם רא"ל חיים לסקוב ב־9 בדצמבר 1971.
39. ראיון עם רא"ל חיים לסקוב ב־9 בדצמבר 1971, וכן בשיחתי עם אלוף שלמה שמיר ב־15 בפברואר 1972.
40. ראיון עם רא"ל חיים לסקוב ב־9 בדצמבר 1971, שציטט דברים אלה מתוך יומן רשימות; וכן בראיון עם אל"מ משה פלד ב־29 בינואר 1972, שנכח בפגישת מפקדי הטייסות עם רא"ל לסקוב וחזר על עיקרי דבריו של לסקוב כמעט במדויק.
41. מתוך דו"ח אל"מ פלג לראש המחלקה לאלקטרוניקה של חיל־האוויר שהוגש ב־1 באוגוסט 1952.
42. ראיון עם אל"מ משה פלד ב־4 בפברואר 1972.
43. ראיון עם רא"ל חיים לסקוב ב־9 בדצמבר 1971.
44. ראיון עם רא"ל מרדכי מקלף ב־7 ביוני 1973.

לפרק רביעי: טייסת הקרב — 1951 עד אוקטובר 1956

1. Jackie' Moggridge ,**Woman Pilot**. הקטעים המצוטטים לקוחים מבטאון חיל־האוויר, שנה 16, חוב' 65, עמ' 66-67 (ג'קי מוגרידג', "ספיטים לבורמה").
2. ראיון עם אל"מ אדם צבעוני, 28 במרס 1973.
3. ראיון עם הקברניט יונתן אטקס, 26 ביוני 1971.

לפרק חמישי: טייסת התובלה בשנים 1949-1951

1. ראיון עם מפקד טייסת התובלה, סא"ל (מיל') דני רוזין, ב־15 באפריל 1973.
2. ראיון עם הטייס רס"ן (מיל') סם בושס ב־15 בפברואר 1974.
3. ראיון עם הטייס רס"ן יעקב אבישר, 8 בספטמבר 1984.
4. ראיון עם הטייס סא"ל דני קרביט ב־2 במרס 1974.
5. יומנו האישי של סא"ל (מיל') דני רוזין, רישום מיום 4 באוגוסט 1948.
6. ראיון עם אל"מ שלמה להט ב־9 ביולי 1972.
7. ראיון עם רס"ן (מיל') סם בושס ב־15 בפברואר 1974.
8. ראיון עם סא"ל (מיל') דני קרביט ב־2 במרס 1974.
9. ראיון עם הקברניט שמואל וידיליס ב־26 בינואר 1974.
10. ראיון עם הקברניט רס"ן יעקב אבישר ב־4 באוקטובר 1984.
11. ראיון עם הטייס סא"ל (מיל') יהודה ארבל (פופקו) ב־7 בפברואר 1974.
12. ראיון עם הטייס רס"ן יעקב אבישר, וכן לפי ספר טיסותיו מאותה תקופה.
13. על־פי "דיווח על פקודת מבצע ביכורים 50" (הצנחת פלוגה בלילה) למפקד כנף 4, מטה חיל־האוויר, מאת מפקד הטייסת, אוקטובר 1950 (ט/103/סב/394).
14. ראיון עם הקברניט עודד אברבנאל, 4 ביולי 1972.

15. מתוך דו"ח להשלמת הציוד התעופתי והטכני ששלח מפקד טייסת התובלה וההצנחה למפקד בית־הספר לצניחה בחשון תשי"א (אוקטובר 1950), ארכיון חיל־האוויר לישראל, ט/103/סב/394.
16. ראיון עם הקברניט עודד אברבנאל ב־4 ביולי 1972 ועם סא"ל יהודה ארבל ("פופקו") ב־7 בפברואר 1974.
17. ראיון עם הקברניט שמואל וידליס ב־26 בינואר 1974.
18. ראיון עם אל"מ שלמה להט ב־9 ביולי 1972.
19. "הערכת מצב אוויר" שהוגשה למפקד החיל על־ידי מ"מ מפקד ענף אוויר/3 (ענף המבצעים של מטה החיל) ב־23 בדצמבר 1952, וכן פקודת המבצע "בין הבתרים" (אג"מ/מבצעים/מחמ/20־מ/159) מיום 15 בדצמבר 1952.

לפרק שישי: חיל־האוויר מ־1952 עד ערב מבצע "קדש"

1. "תכנית אימונים מתקדמת לצוות־אוויר של תובלה בינונית". הוגשה למפקד חיל־האוויר על־ידי ר/סרן י. אבישר, קצין מבצעים תובלה, הצנחה והפצצה (חיל־האוויר, מחלקת מבצעי אוויר/א' בחשון תשי"ב/31 באוקטובר 1951).
2. "דוח השלמת הציוד התעופתי והטכני להצנחת יחידות צנחנים בתנאי קרב" למפקד החיל מאת רס"ן יעקב אבישר (חיל אוויר לישראל/מטר"ש/אג"ר/מחלקת מבצעי אוויר/י"ח באלול תשי"א/19 בספטמבר 1951).
3. "חולים/פצועים — פינוים בדרך האוויר", חיל אוויר/אוויר 3/תשרי תשי"ג/ספטמבר 1952.
4. מיסמך "תיקון תקנים" — כ2174/3/4 מיום 30 בנובמבר 1950, וכן מיסמך "תיקון והצעה לתקן" — ט/103/ס/655/394 מיום 7 בדצמבר 1950.
5. מיסמך "טיסות אימונים לארצות חוץ" — חיל אוויר לישראל, מטר"ש/אג"ר, קצין מטה לתובלה, הצנחה והפצצה מ/160/12/962, אוגוסט 1951.
6. פקודת מבצע "5 — שדי אירופה" — חיל־אוויר, מחלקת מבצעי אוויר/מ/150/18/977, 6 במרס 1952. חתום: רס"ן יעקב אבישר, קצין מבצעים הפצצה, תובלה והצנחה.
7. פקודת מבצע "סאסא", מאת מפקד הטייסת 103 למפקד כוח א.
8. פקודות קבע להצנחת חיל רגלים (צנחנים), חיל־אוויר, מחלקת מבצעי אוויר, מ/166/7, מיום 28 בנובמבר 1951.
9. ראיון עם סא"ל יוסף עופר ב־7 במאי 1952.
10. ראיון עם הטייס רס"ן (מיל') אורי ביהם ב־5 בספטמבר 1984.
11. מיסמך חיל־אוויר, אוויר/3/5//1848/1920 מיום 19 בינואר 1953. חתום: רס"ן י. אבישר, מ"מ ראש ענף אוויר/3 [= ענף מבצעים].
12. ראיון עם הטייס סא"ל (מיל') יהודה ארבל ("פופקו"), וכן ראיונות עם הטייסים סא"ל (מיל') יוסף עופר ורס"ן (מיל') מיכאל בר־יוסף ב־7 במאי 1952.
13. ראיון עם רס"ן (מיל') אברהם נמרוד ב־10 בפברואר 1985.
14. ראיון עם הטייס רס"ן (מיל') מיכאל בן־יוסף ב־7 במאי 1972.
15. ראיון עם הטייס סרן (מיל') עמנואל גלעדי ב־5 בפברואר 1975.
16. ראיון עם הקברניט רס"ן (מיל') אורי ביהם ב־5 בספטמבר 1975.
17. ראיון עם רס"ן אברהם נמרוד ב־10 בפברואר 1975.
18. ראיון עם הטייס סרן עמנואל גלעדי ב־5 בפברואר 1985.
19. שיחה עם הגב' אביבה בן־יוסף ב־7 במאי 1972.
20. ראיון עם רס"ן יצחק יעקבי ב־10 בפברואר 1985.
21. מתי שביט, **ששה בעורף האויב**, ספרית מדים, תל־אביב, עמ' 33.
22. שם, עמ' 119-120.
23. שם, עמ' 125.
24. שם, שם.
25. ראיון עם הטייס סא"ל נתן נבות ב־22 במרס 1972.
26. ראיונות עם סא"ל (מיל') דני שפירא ועם סרן (מיל') אברהם פורטוגלי.

27. ראיון עם סא"ל אלי אייל (פיינגרש) ב־22 באוגוסט 1972.
28. יומן הטייס של הטייס אל"מ יעקב סלמון, 20 באוקטובר 1953.
29. לפי ספר הטייס של אל"מ יעקב סלמון, 22 בדצמבר 1953.
30. ראיון עם הטייס אל"מ יעקב סלמון ב־21 בדצמבר 1971.
31. מרדכי נאור, "בת יחידה ואמיצה", **בטאון חיל־אוויר**, שנה 21, מס' 78, עמ' 72.
32. ראיון עם הטייס תא"ל יחזקאל סומך, וכן מכתב ממנו אל המחבר מ־23 באפריל 1984.

לפרק שביעי: לקראת יום העי"ן ושעת השי"ן

1. ראיונות עם הנווט סא"ל (מיל') אייל אחיקר ב־30 ביולי 1984 וב־2 במרס 1985, ועם הטייס רס"ן יעקב אבישר ב־4 באוקטובר 1984.
2. שיחה עם אל"מ אהרון יואלי.
3. ראיון עם אל"מ אדם צבעוני.
4. "מבצע קדש", הוצאת חיל־אוויר צה"ל, עמ' 287.
5. ראיונות עם אל"מ יעקב נבו (יאק) ב־11 במאי 1972 ועם אל"מ משה פלד ב־4 בפברואר 1972.
6. ראיון עם אל"מ אדם צבעוני ב־3 בספטמבר 1972.